

REESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA TRANSPORTE ESTUDIANTEL DE LA
ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA (RISARALDA)

Ing. ROBINSON GUILLERMO BOTERO CANO

Trabajo de investigación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA DE POSTGRADOS
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA
PEREIRA

2019

Contenido

Lista de figuras	8
Lista de tablas	10
Lista de Anexos	7
Anexo A. Análisis crítico anteproyecto “Reestructuración del programa transporte estudiantil de la Alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda)	7
Anexo B. Instructivo pasajes RECISA-MEGABUS (Versión 3)	7
Anexo C. Informes de control Interno seguimiento programa tiquete estudiantil años 2009-2015.....	7
Anexo D. Base de datos beneficiarios programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL.	7
Anexo E. Proyecto de acuerdo 029 de 2002. Por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal 2002.	7
Anexo F. Proyecto de acuerdo modificatorio acuerdo N° 029 de 2002” por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal de 2002.....	7
Resumen	8
Abstract	11
Introducción	14
Capítulo I: el problema de investigación	18
1.1 Antecedentes de la idea	18

1.2 Situación problema.....	22
1.3 Definición del problema.....	23
1.4 Hipótesis o supuestos	23
1.5 Objetivo general	23
1.6 Objetivos específicos	24
1.7 Justificación del estudio	24
1.8 Beneficios que conlleva	26
1.9 Limitaciones previsibles.....	28
Capítulo II: marco referencial	29
2.1 Marco teórico	29
2.2 Marco conceptual	46
2.3 Marco normativo	47
2.4 Marco filosófico	49
2.5 Marco contextual.....	50
2.6 Marco conceptual	53
Capítulo III: diseño metodológico	56
3.1 Universo	56
3.2 Población.....	57
3.3 Delimitación del estudio	57
3.3.1 espacial.....	57

3.3.2 demográfica	57
3.3.3 temporal.....	58
3.4 Etapas o fases de la investigación	58
3.5 Variables e indicadores	61
3.6 Instrumentos para recolección de información	62
Capítulo IV: diagnostico obtenido	64
Capítulo V: propuesta	69
Capítulo VI: conclusiones y recomendaciones	98
Bibliografía	103

Lista de figuras

- Figura 1: Caracterización de beneficiarios según tipo de documento. 69
- Figura 2 : Caracterización de beneficiarios según género. 70
- Figura 3: Caracterización de beneficiarios según tipo de documento y género. 71
- Figura 4 : Caracterización de los beneficiarios según el tipo de población. 72
- Figura 5: Caracterización de los beneficiarios según el tipo de población y género. 55
- Figura 6 : Caracterización de los beneficiarios según el nivel de SISBEN. 56
- Figura 7 : Caracterización de los beneficiarios según el nivel de SISBEN y género. 57
- Figura 8 : Caracterización de los beneficiarios según barrio. 58
- Figura 9 : Caracterización de los beneficiarios según Institución Educativa 59
- Figura 10 : Segmentación por género de los beneficiarios del programa según la Institución educativa 60
- Figura 11 : Distribución de los beneficiarios por semestre. 62
- Figura 12: Distribución de los beneficiarios por semestre y género. 63
- Figura 13: Caracterización de los beneficiarios del programa según el tipo de población e Institución Educativa. 64
- Figura 14 : Caracterización de la población beneficiaria según el tipo de documento e Institución educativa 66

Figura 15: Costos comparativos del proceso de empalme de las dos versiones del programa
67

Figura 16: Diagrama principios de la reestructuración del programa TRANSPORTE
ESTUDIANTIL 70

Figura 17: Funcionamiento del programa por parte de los beneficiarios 76

Figura 18: Diligenciamiento formato de recaudo para 25 pasajes 78

Figura 19: Diligenciamiento formato de recaudo para 50 pasajes 78

Figura 20: Diagrama de procesos a seguir por Alcaldía La Virginia para reestructurar
programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL 80

Figura 21: Ruta troncal uno, Sistema MEGABUS 83

Figura 22 Ruta troncal dos, Sistema MEGABUS 83

Figura 23: Ruta troncal tres, Sistema MEGABUS 84

Figura 24: Flujo grama postulante programa subsidio de transporte Alcaldía La Virginia

Lista de tablas

Tabla 1 Idoneidad del oferente de servicios de transporte público 20

Tabla 2 Variables e indicadores 61

Lista de Anexos

Anexo A. Análisis crítico anteproyecto “Reestructuración del programa transporte estudiantil de la Alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda)

Anexo B. Instructivo pasajes RECISA-MEGABUS (Versión 3)

Anexo C. Informes de control Interno seguimiento programa tiquete estudiantil años 2009-2015

Anexo D. Base de datos beneficiarios programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL.

Anexo E. Proyecto de acuerdo 029 de 2002. Por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal 2002.

Anexo F. Proyecto de acuerdo modificatorio acuerdo N° 029 de 2002” por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal de 2002

Resumen

Este trabajo de investigación se basa en la descripción tacita de la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL DE LA ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA (RISARALDA), que fuera creado como instrumento para fomentar el acceso a la educación superior y formación para el trabajo, beneficiando a las personas habitantes del Municipio de La Virginia Risaralda de los estratos 1 y 2, a través de la asignación de subsidios en la tarifa de transporte en el bus urbano en el trayecto La Virginia-Pereira y viceversa.

Desde el año de su creación en el 2002, se había venido beneficiando a un sector de la población con interés de acceder a programas de formación en educación superior y formación para el trabajo debido a la ausencia de instituciones de esta índole en el territorio de La Virginia, así las cosas y tras 15 años de operación del programa, no se ha logrado establecer o caracterizar la población atendida por el programa debido a la ausencia de sistemas de información que se alimenten con datos estadísticos acerca de la ejecución del programa y más que estos trasciendan en el tiempo para lograr tomar decisiones en el corto y largo plazo.

Sin embargo ciertas características demográficas como crecimiento de la población, demanda de mano obra calificada y de formación para el trabajo sumado al aumento del tráfico de personas que se desplazan hacia los demás municipios del área Metropolitana se toma la decisión de reestructurar dicho programa tras 15 años de operación de tal manera que el mismo atendiera la necesidades de desplazamiento de una mayor cantidad de beneficiarios, 400 establecidos en el plan de desarrollo 2016-2019 Por La Virginia Que todos Queremos, y que estos mismos ya acuden a muchos más centros de educación superior y de formación para el trabajo no solo en la ciudad de Pereira sino también en la de Dosquebradas. Razón esta y como función del Estado entre las que se encuentra reducir brechas de desigualdades fue las que condujeron a la

optimización de este programa, mejorando sistemas de información acordes con una creciente era digital, aumento en la cobertura tanto a mayor cantidad de beneficiarios como trayectos en los que se encuentran mayor cantidad de instituciones de formación. Para lograr dicho cometido se ha requerido realizar una introspección frente a las limitantes del programa para el año 2018, determinando falencias en el mismo las cuales son ampliamente descritas por las entidades de control como la Contraloría departamental, que en varios de sus hallazgos determino presuntos detrimentos patrimoniales ocasionados por el antiguo sistema de comercialización de pasajes en físico que eran fácilmente falsificados en el público o quera sustraídos de las arcas de la Secretaría de Hacienda, sumado a periodos no sucesivos de la disponibilidad total del subsidio durante época escolar ocasionando deserción no solo del programa de transporte sino también de los de formación académica yendo esto en contravía de los fines esenciales del Estado que es entre varios garantizar el acceso a la educación de sus habitantes y decayendo de esta manera la productividad de una población.

El programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL creado mediante acuerdo municipal 029 del 2002, ha sido reestructurado mejorando sus alcances, pues ahora no solo se subsidia a las personas que adelantan programas de educación en los niveles de técnico, tecnológico, profesional y de formación para el trabajo en el municipio de Pereira, sino que además atiende a las personas antes mencionadas que se desplazan al municipio industrial de Dosquebradas. Entre otros logros con este programa y gracias a la incitativa de TECNOACADEMIA del SENA Dosquebradas, se benefician hasta 40 niños de los grados 8 y 9 de la institución educativa Alfonso López Pumarejo para que interactúen en espacios modernos con los que cuenta esta sede del SENA en Dosquebradas y su capacidad cognitiva se potencialice aún más, igualmente de la institución educativa Nuestra señora de La Presentación hay un grupo de 7 inscritos que articulan

su educación media vocacional con la CIAF que también se benefician de estos subsidios, y el deportista paralímpico BRAYAN SEPULVEDA BOLIVAR, orgullo de este municipio...en total se atiende hoy a 243 personas, superando el promedio de 186 personas que se beneficiaron en el año 2016, es decir un incremento en la cobertura en cuanto a personas atendidas de 30,65%, adicionalmente en periodos lectivos anteriores el programa atendía solo 7 u 8 meses promedio ahora se atiende hasta los 11 meses que duran los periodos lectivos de los distintos centros de educación con sede en los municipios de Pereira y Dosquebradas, igualmente en varias ocasiones a los estudiantes solo se les daba un máximo de 25 tiquetes, que les alcanzaba para solo 15 días de transporte ahora lo llamamos pasajes y damos 50 dando cobertura al 100 de los días escolares incluyendo hasta sábados. Allí la cobertura se incrementó un 100%. Y finalmente los costos para el beneficiario del programa pese al incremento de las tarifas de transporte urbano para el año 2018, no sufrieron ningún tipo de incremento. Todos estos incrementos en los indicadores de cobertura, rutas servicios y disminución de costos fue gracias a la contratación del nuevo sistema de transporte de la administración municipal en cabeza del alcalde Javier Ocampo y RECISA que es el operador de recaudos de MEGABUS. La secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad implementó un sistema de inscripción en línea obedeciendo así a que la Virginia es uno de los 14 municipios más conectados gracias a las 8 zonas WIFI gratuitas instaladas donde ahora los beneficiarios del programa tiene una atención personalizada en tiempo real de sus solicitudes y demás inconvenientes en la prestación del servicio.

Abstract

This research work is based on the tacit description of the restructuring of the VIRGINIA MUNICIPALITY CITY STUDENT TRANSPORTATION program (RISARALDA), which was created as an instrument to promote access to higher education and training for work, benefiting the inhabitants of the Municipality of La Virginia Risaralda of strata 1 and 2, through the allocation of subsidies in the urban bus fare on the La Virginia-Pereira route and vice versa.

Since the year of its creation in 2002, it had been benefiting a sector of the population with an interest in accessing training programs in higher education and training for this purpose due to the absence of such institutions in the territory of La Virginia, like this and after 15 years of operation of the program, it has not been possible to establish or characterize the population served by the program due to the absence of information systems that are fed with statistical data about the execution of the program and more than these transcend in time to make decisions in the short and long term.

However, certain demographic characteristics such as population growth demand for skilled labor and training for work, together with the increase in the traffic of people traveling to the other municipalities of the Metropolitan Area, the decision is taken to restructure a program after 15 years. of operation in such a way that it met the displacement needs of a greater number of beneficiaries, 400 established in the 2016-2019 development plan For Virginia That We All Want, and that these already go to many more higher education centers and training for work not only in the city of Pereira but also in the city of Dosquebradas. This reason and as a function of the State among which it is possible to reduce inequality gaps were those that led to the optimization of this program, improving information systems in line with a growing digital era, increasing coverage both to a greater number of beneficiaries and paths in which there are more

training institutions. In order to achieve this task, an introspection has been carried out against the limitations of the program for the year 2018, determining flaws in which it is widely described by the control entities such as the Departmental Comptroller's Office, which in several of its findings determined alleged detriments assets caused by the old system of commercialization of physical passages that were easily falsified in the public or were stolen from the coffers of the Ministry of Finance, added to non-successive periods of the total availability of the subsidy during the school period causing desertion not only of the transportation program but also of those of academic formation going this contrary to the essential purposes of the State which is among several to guarantee access to the education of its inhabitants and thus declining the productivity of a population.

The STUDENT TRANSPORTATION program created by municipal agreement 029 of 2002, has been restructured by improving its scope, because now it is not only subsidized to people who advance education programs at the technical, technological, professional and job training levels in the Pereira municipality, but also serves the aforementioned people who move to the industrial municipality of Dosquebradas. Among other achievements with this program and thanks to the initiative of TECNOACADEMIA of SENA Dosquebradas, up to 40 children from grades 8 and 9 of the Alfonso Lopez Pumarejo educational institution benefit from interacting in modern spaces that this SENA headquarters has in Dosquebradas and its cognitive capacity is further enhanced, also from the educational institution Our Lady of the Presentation there is a group of 7 enrolled who articulate their vocational secondary education with the CIAF who also benefit from these subsidies, and the Paralympic athlete BRAYAN SEPULVEDA BOLIVAR , pride of this municipality ... in total 243 people are served today, exceeding the average of 186 people who benefited in 2016, that is, an increase in coverage in terms of people

served by 30.65%, additionally in periods previous classes the program attended only 7 or 8 months on average now it is attended until the 11 months that last the reading periods You from the different education centers based in the municipality of Pereira and Dosquebradas, also on several occasions the students were only given a maximum of 25 tickets, which reached them for only 15 days of transportation now we call it tickets and we give 50 giving coverage to 100 of the school days including until Saturdays. Their coverage increased 100%. And finally, the costs for the beneficiary of the program, despite the increase in urban transport rates for 2018, did not suffer any increase. All these increases in coverage indicators, service routes and decrease in preserves were thanks to the hiring of the new transport system of the municipal administration headed by Mayor Javier Ocampo and RECISA, which is the MEGABUS collection operator. The Ministry of Economic Development and Competitiveness implemented an online registration system, thus obeying that Virginia is one of the 14 most connected municipalities thanks to the 8 free WIFI zones installed where now the beneficiaries of the program have personalized attention in real time. Your requests and other inconveniences in the provision of the service.

Introducción

Mediante acuerdo N° 029 del 2002, el Concejo Municipal de La Virginia Risaralda, creo El programa de TRANSPORTE ESTUDIANTIL para fomentar el acceso a la educación superior, técnica y no formal de 250 personas que no contaban con una oferta institucional en el municipio en estos niveles de formación. A la fecha, ya transcurridos más de 15 años de este programa, vale la pena preguntarse si las condiciones de acceso a la educación siguen siendo limitadas y para qué tipo de población es apta, además, teniendo en cuenta las datos del censo nacional de población y de vivienda de 1.993 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, en adelante DANE, que para la época reportaba una población de 28.404 habitantes, y para el año 2005, ya reportaba 30.095 habitantes, lo que significa un crecimiento demográfico del 5,62% en la población. (Departamento Nacional de Estadística [DANE], 1993/2005)

Ahora bien, con base a estos estudios demográficos y según proyecciones del DANE (2005) que certifica a la Secretaría de Planeación municipal, la población del municipio de La Virginia (Risaralda) para el año 2018, es de 32.017 habitantes es decir que en total se tiene una variación porcentual demográfica de la población del mismo municipio entre los años 1993 y 2018 del 11,28%, esto permite inferir que ha habido un crecimiento en la tasa de personas aptas para optar a carreras de formación superior, que aún se tienen que desplazar a los municipios de Pereira y Dosquebradas a adelantar sus programas de educación y de formación.

Teniendo como punto de partida este escenario de oferta inicial, el tiempo transcurrido en el desarrollo del programa, la ausencia de datos que denoten impacto en la población atendida por la insipiente en el desarrollo del mismo, las condiciones del mercado que han hecho más competitivo el sector de transporte de pasajeros, las diferentes estrategias de fomento a la

educación de nivel superior y de formación para el trabajo como herramientas de lucha efectiva contra la pobreza extrema entre otras variables, se hace necesario la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL con el propósito de: mejorar las condiciones de prestación del servicio, ampliar la cobertura y rutas e incrementar los montos subsidiario y optimizar el uso de los recursos disponibles.

La reestructuración de este programa se plantea a través del desarrollo del método científico en el cual se aplican los procesos de observación, descripción, explicación y predicción; utilizando ciencias fácticas en las cuales el objeto de conocimiento (comportamientos sociales) sean percibidos por la experiencia del investigador.

Ahora bien, pensando en los estados comportamentales de los individuos involucrados en el programa se prevén limitaciones desde una óptica más psicológica que técnica, ya en diálogos con los operadores de transporte de pasajeros, se ha inferido una resistencia al cambio del sistema tradicional que ha sido usado durante el desarrollo del programa desde sus inicios, y dentro de la población atendida se ha visto en la implementación de la reestructuración del programa resistencia a tomar las nuevas condiciones, aduciendo argumentaciones no totalmente válidas desde la óptica del investigador y otras que en concertación con el nuevo operador del programa serán atendidas en procura de mejorar no sólo percepción de los involucrados sino de los mismos beneficiarios del programa, mejorando así la dinámica de la aplicación de las nuevas condiciones y mejorando el manejo fiscal de los recursos, implementando niveles superiores de seguridad que mitigan los efectos adversos que ha tenido el anterior programa diagnosticados en planes de mejoramiento suscritos entre el municipio de La Virginia y La Contraloría Departamental de Risaralda por irregularidades en el manejo de los antes llamados tiquetes.

El nuevo sistema incluye procesos de inscripción en línea mejorando la interacción del usuario con el uso de herramientas ofimáticas y siendo coherente con la realidad tecnológica de un municipio que obedece cada día más al reto del gobierno nacional en busca de territorios más competitivos que buscan a través de las conexiones a internet mejorar las condiciones de vida de sus pobladores; y este municipio no es ajeno a esta transformación, pues en el año 2017, realizó gestiones para la instalación de 8 zonas WIFI (Alcaldía municipal de La Virginia, 2017a) con capacidad para atender a más de 30.000 conexiones diarias, también se incluye la nueva tecnología de tarjetas micro procesadas sin contacto (TISC) que permiten integración tarifaria multiviaje, viaje a crédito, viaje por horario, viaje por tiempo, viaje según perfil (estudiante, tercera edad u otros), que para el caso específico del programa no sólo trae estas ventajas comparativas sino que además, trae las características de la tarjeta anónima, esta puede ser usada con subsidio o sin él, esto, reduce sustancialmente los riesgos de clonación o falsificación de los anteriores tiquetes y la disminución en un 100% de los costos de administración del programa, pues con el antiguo, los costos de operación ascendían por cada tiquete estudiantil a \$120 por trayecto, y sólo se cubría la ruta La Virginia-Pereira-La Virginia y a cada estudiante se le daba un máximo de 25 de ellos, es decir, costos de administración de \$3.000 por paquete entregado (Alcaldía municipal de La Virginia, 2017b)

El nuevo programa entrega al beneficiario del programa la tarjeta de forma gratuita, y la administración municipal obtiene un descuento del 24,29% en el costo de cada pasaje entregado, tasa que permite aumentar de 25 a 50 pasajes por estudiante. Esto permite, en primer lugar, dar cobertura a todo el mes de estudio y, en segundo, aumentar la base de potenciales beneficiarios en cumplimiento del programa del plan de desarrollo: **Programa 1:** Educación con oportunidades de acceso para todos. **Subprograma del plan de desarrollo:** Subprograma (1.3)

Mayores capacidades profesionales para la educación y el empleo. **Meta del plan de desarrollo:**

Meta 1.3.1 Apoyar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo. (Concejo

Municipio La Virginia [Risaralda], 2016: 8, 10)

Capítulo I: el problema de investigación

1.1 Antecedentes de la idea

El concejo municipal de La Virginia (Risaralda), en sus sesiones extraordinarias del mes de octubre del 2002, mediante acuerdo municipal n.º 029, creó un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio y lo denominó “Fondo cuenta”, este fondo estaría adscrito a la Secretaría de Desarrollo Social y Comunitario con el fin de garantizar el cubrimiento de los gastos que se generarían en el desarrollo del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL procurando así el acceso de la población de los estratos 1, 2 y 3 a los programas de educación superior, técnica y no formal en instituciones educativas legalizadas que operaran en la ciudad de Pereira (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002). Este programa se sustentaría con una inversión inicial del presupuesto de la vigencia del año 2002 y las demás partidas presupuestales que se le sumaran, incluso, se podría mantener con recursos que provinieran del orden departamental, nacional u otras entidades, según el artículo segundo de dicho acuerdo.

Los recursos que se llegaran a recaudar para este programa deberían cubrir dos tipos de gastos: 1- gastos de operación y, 2- otros gastos (incluyendo imprevistos). El manejo integral de los recursos de este programa debería manejarse en una cuenta especial y exclusiva y se considerarían de destinación específica, y finalmente daba amplias facultades al señor alcalde para que realizara las operaciones presupuestales y demás actos contractuales para dar cumplimiento al acuerdo municipal (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002). En adelante como lo permite la Ley 80 de 1993 (Diario Oficial de La República de Colombia, 1993), por medio de la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, que a la fecha ha sido reglamentada por el Decreto Nacional 734 de 2012,

modificada por la Ley 1150 de 2007, reglamentada parcialmente por los Decretos Nacionales 679 de 1994, 26 de 2001, 2170 de 2002, 3629 y 3740 de 2004, 959, 2434 y 4375 de 2006; 2474 de 2008 y 2473 de 2010, y teniendo en cuenta la naturaleza y condiciones del servicio que se requería, la modalidad de contratación que ha correspondido es la de contratación directa, por la no existencia de pluralidad de oferentes, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 (Diario Oficial de La República de Colombia, 2007) reglamentado en el Decreto 1082 de 2015, Artículo 2.2.1.2.1.4.8.; igualmente de acuerdo a la constancia emitida por el Área Metropolitana Centro Occidente de la subdirección de Transporte y Movilidad, certificando que la empresa Líneas Pereiranas S.A tiene autorizado la prestación del servicio de transporte público colectivo en la Ruta 27 Pereira-La Virginia-Pereira, que de igual manera esta empresa es la única en la modalidad que tiene autorizada Ruta urbana en el municipio de La Virginia y de orden metropolitano en el servicio público colectivo con origen en el municipio de La Virginia y destino municipio de Pereira en el por medio de los acuerdos metropolitanos

En razón a estas condiciones de oferentes, la administración municipal de La Virginia siempre ha contratado los servicios de transporte para la población beneficiaria del programa con esta empresa y su experiencia se ve refleja en los últimos años así:

Tabla 1

Idoneidad del oferente de servicios de transporte público

Año	Entidad	Objeto	Valor
o	contratante		
2017	Municipio de la Virginia	Compra de tiquetes de transporte público colectivo de Pereira - la Virginia - Pereira para apoyar e incentivar los estudiantes de educación técnica del municipio de la Virginia.	\$89.159.00
2016	Municipio de la Virginia	Compra de tiquetes de transporte público colectivo de Pereira - la Virginia - Pereira para apoyar e incentivar los estudiantes de educación técnica del municipio de la Virginia.	\$80.160.00
2015	Municipio de la Virginia	Compra de tiquetes de transporte público colectivo de Pereira - la Virginia - Pereira para apoyar e incentivar los estudiantes de educación técnica del municipio de la Virginia.	\$ 116.193.664
20	Municipio de la	Prestar el servicio de	\$86.862.928

14	Virginia	transporte intermunicipal la Virginia-Pereira-la Virginia, para los estudiantes de educación técnica y superior del municipio de la Virginia.	
20	Municipio de la Virginia	Transporte estudiantil para apoyar e incentivar a los estudiantes de educación técnica y superior que deben trasladarse del municipio de la Virginia a el municipio de Pereira y viceversa	\$115.430.400
20	Municipio de la Virginia	Suministrar tiquetes para el transporte de estudiantes del municipio de la Virginia hacia la ciudad de Pereira y viceversa y para el transporte de estudiantes desde los centros poblados de las veredas la palma y el aguacate hasta las instituciones educativas ubicadas en la cabecera municipal urbana y viceversa, durante los días escolares de acuerdo con el calendario	\$120,100,000

escolar fijado por la secretaría de
educación del departamento.

Fuente: elaboración propia

1.2 Situación problema

La administración municipal, a través de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, pretende fortalecer por medio de acciones administrativas las tareas encaminadas al mejoramiento de la calidad de vida de los estudiantes de educación técnica, tecnológica y superior y/o programas de capacitación en diversas áreas que estudian en distintos centros de educación del Área Metropolitana Centro Occidente, como lo son: instituciones educativas (Servicio Nacional de Aprendizaje [SENA]), institutos (Comfamiliar Risaralda) y universidades, sólo por mencionar algunos, que están ubicados en la ciudad de Pereira y Dosquebradas, donde su pensum académico les exige por lo general asistir de lunes a viernes y en algunos casos el día sábado en horarios comprendidos entre las 6:00 a.m. y las 10:30 p.m. y que son residentes del municipio de La Virginia (Risaralda). En este sentido, se busca brindar apoyo relacionado con el transporte público metropolitano que los lleve a cumplir los horarios académicos estipulados por cada institución educativa donde se encuentren matriculados; garantizando así, su asistencia regular a las clases, formándose de manera académica para alcanzar ofertas laborales importantes para el mejoramiento de su calidad de vida y la de sus familias, que les permitan ser los protagonistas de la generación de programas de emprendimiento que dinamicen la economía del municipio en el futuro.

1.3 Definición del problema

¿En qué forma los recursos económicos del Programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL, de la alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda), pueden optimizarse para mejorar la cobertura en cantidad de pasajes y personas atendidas?

1.4 Hipótesis o supuestos

El programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL creado mediante acuerdo n.º 029 del 2002 (Concejo Municipio La Virginia, 2002) presenta sobre costos por encima del mercado metropolitano que imposibilitan el cumplimiento de la meta (1.3.1) del plan de desarrollo “Por La Virginia que todos queremos 2016-2019”. -Garantizar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo-.

1.5 Objetivo general

Reestructurar el programa de subsidio de transporte de La Alcaldía del Municipio de La Virginia Risaralda denominado TRANSPORTE ESTUDIANTEL permitiendo optimizar los costos de transporte, cobertura y recorridos.

1.6 Objetivos específicos

1. Diagnosticar las condiciones actuales del programa de subsidio de transporte.
2. Optimizar la asignación de recursos para la ejecución del programa de subsidio de transporte.
3. Implementar estrategias para la ampliación de la cobertura del programa a la población beneficiaria en número de pasajes y cantidad de personas atendidas.
4. Garantizar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo.
5. Contribuir a la toma de decisiones en cuanto a la asignación de los prestadores de transporte para el programa.
6. Correlacionar las gestiones administrativas de las secretarías de Desarrollo Social, Gobierno y Desarrollo Económico y Competitividad referidas a los grupos de interés.
7. Evaluar la capacidad de ejecución del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL de la alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda).

1.7 Justificación del estudio

La población de La Virginia (Risaralda) no posee una oferta institucional de educación superior, técnica, tecnológica o de formación para el trabajo; lo que crea en sus habitantes la necesidad de desplazarse hasta las ciudades de Pereira y Dosquebradas que por su connotación urbanística y demográfica si posee dicha oferta institucional en diferentes centros de educación

como universidades, institutos y demás centros de capacitación y formación en competencias laborales. Sumado a esta situación, hay una demanda creciente de este tipo de formación dentro de la población estudiantil egresada de las instituciones educativas de La Virginia; En mayor medida, en aquella perteneciente a los estratos 1, 2 y 3 que tienen una capacidad económica subyugada que no les permite acceder a dicha formación, donde se destacan factores como el costo de transporte hacia las instituciones educativas y de formación para el trabajo con sede en las ciudades antes referidas; lo que ocasiona un riesgo potencial de deserción escolar y desestimulación para el mejoramiento de las condiciones de vida de esta población a través del acceso a la educación.

Ahora bien, el Concejo Municipal aprobó mediante acuerdo N° 029 del año 2002 la creación de un fondo especial cuyo propósito era la de procurar la sostenibilidad y el acceso de la población de La Virginia de los estratos 1,2 y 3 a los programas de educación superior, técnica y no formal en instituciones debidamente legalizadas que funcionen en la ciudad de Pereira, facilitándoles parte del transporte a los estudiantes previamente carnetizados.

Transcurridos ya 15 años de haber iniciado el programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL mediante dicho acuerdo y con base a los informes de auditoría de la oficina de control interno de La Virginia (Risaralda) y de la Contraloría Departamental de Risaralda donde se reflejan múltiples hallazgos que colocan en riesgo la operatividad, control y eficiencia de los recursos que involucra la ejecución del programa además de documentar robos e inconsistencias en los arqueos, que han demandado de la administración municipal la suscripción en repetidas ocasiones de planes de mejoramiento que afectan el ranking de eficiencia y transparencia

(Alcaldía municipal de La Virginia, 2015), se hace necesario reestructurar el programa, sirviendo para el mismo fin creado en el año 2002, pero acorde a las realidades actuales tanto fiscales, como administrativas; buscando ser más eficiente su cobertura, sostenibilidad, administración y evaluación. Además se evidencia por parte de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad sobre costos en su operación. Es necesario entonces cuestionarse con el ánimo de dar respuesta al desarrollo del temario propuesto lo siguiente: ¿se puede decir que este programa ha tenido una evolución positiva en los últimos cuatro años?, ¿este programa ha tenido un crecimiento sostenido?, ¿se han implementado estrategias para la generación de empleo?, ¿se han mejorado los índices de cobertura?, ¿se puede optimizar el uso de los recursos disponibles, e implementar controles sistematizados para el monitoreo del programa?

1.8 Beneficios que conlleva

La reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL de la alcaldía de La Virginia (Risaralda) permitirá:

1. Ampliar la cobertura para atender a más personas que residen en el municipio de La (Virginia) y que asisten a programas de educación técnica, tecnológica, profesional y de formación para el trabajo en el municipio de Pereira.
2. Ampliar el número de pasajes entregados a cada beneficiario.
3. Ampliar el tiempo de atención del programa de 8 meses a 11. Tiempo correspondiente al período lectivo de las instituciones educativas.

4. Incorporar nuevos destinos como es el caso del municipio de Dosquebradas y potencialmente Santa Rosa de Cabal, e instituciones educativas asentadas en la avenida de las Américas.
5. Reducir en un 100% los costos de administración del programa.
6. Disminuir los tiempos de desplazamiento desde los paraderos de la anterior ruta hacia los diferentes centros de educación.
7. Mejorar las condiciones de seguridad para los beneficiarios por la infraestructura de las estaciones que ofrece el nuevo operador del servicio.
8. Incentivar el uso de los servicios del nuevo operador del programa
9. Generar mayor orden y cultura cívica.
10. Optimizar el uso de los recursos disponibles para el programa.
11. Dignificar las condiciones de prestación del servicio a los beneficiarios del programa.
12. Aumentar los porcentajes de subsidio a los beneficiarios del programa.
13. Implementar estrategias de formación de empresas incubadoras con los beneficiarios acordes a sus programas lectivos.
14. Focalizar la atención de la población en los grupos de especial interés de la administración municipal y de acuerdo a las directrices de la normatividad actual.
15. Fomentar el uso de herramientas ofimáticas, permitiendo mayor interacción de los beneficiarios con el programa.
16. Implementar un sistema de información en línea de estudiantes del municipio.
17. Mitigar los riesgos por hurtos sucedidos con el anterior sistema.

18. Dar cumplimiento a los planes de mejoramiento suscrito con la oficina de control interno y la Contraloría Departamental de Risaralda.

1.9 Limitaciones previsibles

Las limitaciones previsibles son:

1. Repudio al cambio.
2. Tiempos de espera prolongados de los alimentadores durante todo el trayecto.
3. Incumplimiento en la prestación del servicio en las condiciones pactadas.
4. El no pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones laborales por parte del contratista a sus empleados.
5. Desperfecto mecánico que puedan sufrir los automotores.
6. Afectación a terceros durante la prestación del servicio.
7. Falsificación de los medios de consignación.
8. Inscripción de personas que no cumplen los requisitos para ser beneficiario del programa.
9. Traumatismos institucionales en la implementación del nuevo sistema.
10. Ausentismo por parte de los beneficiarios a los espacios de difusión y socialización del programa.
11. Deserción escolar

Capítulo II: marco referencial

2.1 Marco teórico

Antecedentes del transporte urbano en la historia.

Hacia 1831 el Inglés Walter Hancock implementó por primera vez el servicio de transporte en su país, que era un prototipo de vehículo que podría transportar hasta 10 pasajeros y su locomoción se debía a un motor de vapor, el servicio, inicialmente fue desarrollado entre las ciudades de Stanford y Londres. Ya en 1895, la firma de automóviles Alemana Benz, reemplazó al anterior prototipo por uno de motor a gasolina como cambio significativo. Posteriormente, en Francia, fue puesta a disposición del público la primera flota de vehículos que unía la ciudad de Siegen con las localidades de Netphen y Deuz, sin embargo, antes de finalizar dicho periodo donde inician operaciones, es cancelado el servicio; toda vez que tanto los vehículos como la topografía de las vías que comunicaban las ciudades donde se implementarían las primeras líneas no permitirán la mejor de las apuestas del servicio de transporte de pasajeros. Por lo anterior, el servicio, solo se limitó para la época para transporte urbano al servicio de hoteles en tanto se desarrollaban años más adelante nuevas líneas de carreteras; Entonces se da inicio en el sector transporte la competencia con la entrada en operación de nuevas líneas de la empresa Gottlieb Daimler. Los diseños iniciales se basaron básicamente en los carruajes de la época que luego fueron modernizándose tanto en diseño como estructuralmente, de igual manera, los avances de diseño repercutieron en la mejora continuada del motor usado por parte del prototipo que usaba

Benz para sus vehículos, pasando del motor a vapor de Hancock al de gasolina mono cilíndrico de 4 tiempos; luego este motor sería ubicado en la parte trasera, lo cual ocasionaría que el habitáculo interior fuera aislado de los ruidos ocasionados por el funcionamiento del motor que a su vez accionaba una cadena en los ejes del vehículo. Los constantes cambios de diseños en la carrocería durante los años 20, por parte de Benz, fueron mejorando el aspecto externo, dando origen a diferentes versiones tales como autobús urbano, autobús interurbano, con o sin plataforma para pasajeros de pie, con o sin portaequipajes sobre el techo y con diferentes configuraciones de las puertas. Recuperado de

https://wiki.ead.pucv.cl/images/e/e3/Autobus_Ficha1.pdf (2019)

Paralelo a estas constantes innovaciones en el desarrollo de autobuses en otra región del mundo. Como refieren Correa, Jimeno, Villamizar (2017), específicamente los Estados Unidos de América en la ciudad de New York, en el año de 1832, el señor Jhon Mason, fue de los primeros en intentar aplicar los principios de locomotora y rieles al transporte urbano, sin embargo la incompatibilidad de la infraestructura Ferrera no fue bien recibida por los sectores toda vez que los rieles sobresalían por los caminos interrumpiendo a otros medios de transporte como el de tracción animal, dos años mas tarde en Nueva Orleans gracias a la innovación introducida por Alphonse Loubat se cambiaron los rieles por un diseño que permitía que los mismos no sobresalieran sobre el pavimento sino que quedaran a nivel con el camino eliminando así la incompatibilidad con otros modos de transporte.

De igual manera Correa, et al. (2017). En Europa el señor Loubat intento introducir su sistema en Paris, sin embargo, la aprensión al cambio por parte de la administración municipal impidió que se desarrollara por cerca de 20 años pues no se permitió el tendido de redes por el centro de la ciudad, lo cual hacia inoperante el sistema al no servir a los propósitos de la población.

Continua Correa, et al. (2017). En 1860, las grandes ciudades de Reino Unido contaban con sistemas ferreros en tanto que algunas ciudades y resto de Europa central cada vez afianzaban más el uso del tranvía, con fuertes limitaciones de líneas de servicio disponible para los usuarios. Dichas líneas se caracterizaban por ser circulares alrededor de los centros poblados de las ciudades de Europa, fomentando el transporte interno entre zonas urbanas.

Este auge da origen a agencias estatales encargadas de regular el sistema, sin embargo, la operación quedó en manos de los privados mediante concesiones; las cuales tenían que establecer para su operatividad los límites de velocidad, seguridad de los habitáculos, condiciones de operación, redistribución de superávit y ampliación del servicio entre otros.

Para 1870, en el Reino Unido, la modalidad de prestación del servicio de transporte urbano era determinada por el acta de Tranvías, donde el Estado desarrollaba la infraestructura de tranvías para luego ser arrendados por periodos no superiores a 21 años a privados para que los operaran y en Estados Unidos era similar el modelo por franquicias.

En 1884, hace su introducción el primer tranvía eléctrico en la ciudad de Cleveland, sin embargo, sus altos costos para el público llevaron a la administración a suspender su uso un año más tarde.

El acta de tranvía, fomentó el uso masivo de este medio suburbano que ya apuntaba a conectar los sectores urbanos obreros a los centros de producción, dando aparición a los trenes suburbanos lo que permitió disminuir costo a los sectores productivos, fomentando la construcción de centros poblados obreros y el desarrollo del área urbana de manera más masiva; fenómeno este más evidenciado en Londres.

Para incentivar aún más el uso de este medio de transporte, el gobierno Francés, y más tarde Berlín y Glasgow establecieron tarifas diferenciales para la clase obrera, que adicionalmente sirvió como estrategia para ampliar los sectores suburbanos, generando como efecto colateral el incremento inmobiliario de la propiedad en el centro de París y de las ciudades principales, obligando a que la clase obrera fuera reubicada y con esto necesario el uso del sistema de transporte; las líneas iniciales creadas para conectar estos nuevos centros poblados de la clase obrera con los sectores industriales eran líneas circunvaladas.

En Latinoamérica, se implementó el tranvía de tracción animal en 1850, más tarde en Río de Janeiro en 1872, se desarrollaría el tranvía de vapor, consecuente con este desarrollo fue Santiago de Chile en 1858, por concesión al señor Walton Evans se construyó la primera línea similar a la de New York y en ciudad de México, gracias a las condiciones topográficas de la región se implementó el tranvía eléctrico complementado el sistema de ferrocarriles, cada vez que las redes de conexión eléctrica se hacían mas eficiente en el mundo, lo que hacía a estos medios de transporte que ampliaran su capacidad de movilización de usuarios y mejoraran las condiciones de fiabilidad del servicio para los usuarios.

En conclusión, se le atribuye al desarrollo de los sistemas de transporte urbano a una relación directa con el crecimiento económico de los centros poblados y de la competitividad de los sectores industriales, así como de la ubicación de las zonas inmobiliarias.

Antecedentes del transporte urbano en Colombia.

Revisado artículos de prensa de la época, el génesis del transporte urbano en Colombia, acaecido en Bogotá a finales del siglo XIX cuando la ciudad tenía según registros municipales 78.000 habitantes en una extensión de 203 hectáreas, para el siglo XX la población ascendía a 86.328 habitantes en una extensión de 320 hectáreas, (Juan S. Correa, Transporte y Desarrollo Urbano en Colombia, 2017), crecimiento provocado por la migración poblacional rural hacia el mayor de los centros poblados, donde principalmente la violencia era el común denominador del fenómeno migratorio. Se desarrollan para esa época los sectores de La Catedral, Las Nieves, San Victorino, y Santa Barbara (Esquivel, 1997, 47) Bogotá, fue pionera en la implementación de un sistema de transporte urbano, el tranvía de tracción animal, que mediante ley 30 de 1881 del Estado de Cundinamarca, se concesionó su construcción y el 14 de octubre de 1882 se firmó el contrato entre Próspero Gamba Pereira como representante del Estado de Cundinamarca y William W. Randall cónsul americano en Barranquilla y empresario ferroviario donde la principal característica del objeto contractual señalaba que el sistema implementado en la ciudad debería ser similar al de New York, (Rodríguez y Núñez, 2003, 33; Suárez, 2006, 139; Aprile, 1983, 83); el 30 de octubre se fundó la compañía Bogotá City Railway Co, el contrato quedó materializado mediante acuerdo municipal N° 022 de 1882 por un termino de 30 años, luego pasaría el tranvía a ser de la ciudad, el servicio se caracterizaba por tener una tarifa máxima por viaje de 10 centavos y beneficios tributarios para las compras de materiales necesarios para el tranvía y a los empleados de la compañía se les exoneraba de prestar servicio militar. (Correa, 2017,208) durante la implementación del sistema, las variantes en nuevas líneas de servicios para los usuarios y la acogida masiva, propiciaron que se presentaran situaciones no concebidas por

los implementadores del sistema, lo que desdibujó la imagen del servicio (Acosta y Baquero, 2007, 12; Rodríguez y Núñez, 2003, 34) En ese mismo año el municipio denunció a la empresa por no cumplir lo pactado, es decir, construir las líneas y prestar el servicio. El valor del pasaje era de 2, 5 o 10 centavos, aunque el posterior aumento a 5 centavos hace suponer que era de 2 centavos (Montezuma, 2008, 79). Carrera 13 Bavaria Parque de la Independencia Parque Santander Plaza de Cementerio Central Bolívar Calle 57 N Carrera 13 Calle 26 Estación de la Sabana Paiba Calle 13 Calle 15 10ª Las Cruces 209 (Revista de Economía Institucional, vol. 19, n.º 36, primer semestre/2017, pp. 203-229), y por no haber hecho el pago final de 12.500 pesos, con el propósito de rescindir el contrato y comprar el tranvía, además de pedir una indemnización para la ciudad. Este proceso fue anulado en un desistimiento mediante el Acuerdo N° 28 de 1894 expedido por el Concejo Municipal y se llegó a un nuevo acuerdo con la empresa (El Correo Nacional, 1890; El Heraldó, 1890).

(Rodríguez y Núñez, 2003, 40), afirma: En las instalaciones de la empresa, en San Francisco, se reunieron grupos de protesta que lanzaron piedras contra las puertas y ventanas (Pereira, 2011, 93). La campaña de sabotaje continuó en las semanas siguientes para evitar que las personas usaran el servicio. Las protestas y el boicot se acentuaron a medida que se aproximaba la celebración del 20 de julio, y los promotores del boicot aprovecharon la afluencia de gente de fuera de Bogotá que asistía a los festejos del Centenario. En esos días la prensa insistía en el apoyo del boicot y llamaba a no utilizar el servicio (Correa, 2010, 287; Pereira, 2011, 91) La exigencia de los propietarios estadounidenses de que la empresa cumpliera los pagos agotó los recursos, y el municipio tuvo que emprender gestiones para comprarla. La ciudad recurrió al financiamiento bancario y a hipotecas de bienes públicos para recaudar el capital necesario. Los empresarios estadounidenses recibieron 800.000 dólares por la compañía, el doble del valor en

libros. Pero su insatisfacción se volvió permanente; culpaban de la movilización contra la compañía a los dueños de la Compañía de Energía Eléctrica de Bogotá por instigarla en busca de beneficios por la total electrificación del sistema (Jaramillo y Parias, 1995, 10; Santos, 2001)

Las dificultades técnicas del sistema de tranvía como era el acceso a la red eléctrica y su fiabilidad sumado al crecimiento demográfico desaforado más allá de las zonas urbanas en las antiguas fincas ocasionaron la desestimulación del uso del tranvía que sumado a las grandes dificultades políticas, administrativas, y financieras del sistema incentivaron a que hacia el año 1923 por motivación de privados, hiciera su aparición el autobús, un nuevo sistema más funcional y más económico para los usuarios y que permitía mayor conectividad era una dura competencia para el tranvía sin embargo este sistema era bastante politizado y desorganizado y luchaba contra las constantes estrategias de desestimulación de la administración de la ciudad, tales como el incremento de aranceles y restricción de rutas. Pese a todo ello mediante Acuerdo del Concejo N° 15 de agosto de 1929, a lo que se conoció como administración delegada (Alcaldía de Bogotá, 2016) entregó la operación del tranvía a los bancos Bogotá, Colombia y Central Hipotecario que eran los acreedores del sistema adquirido por la ciudad.

La competencia con los buses se acentuó. En 1925 Arturo Manrique importó 6 buses, que eventualmente fueron comprados por el tranvía, además de otros que importó para evitar la competencia y canalizar el servicio hacia la empresa. En 1927 Antonio Puerto inició un servicio con 20 buses que luego compró la empresa del tranvía, aunque solo estuvieron en operación un año por la dificultad para conseguir repuestos. Pero el principal inconveniente fue la proliferación de transportadores espontáneos que aprovechaban las deficiencias del servicio y la falta de normatividad para adaptar chasis de camiones con carrocerías armadas en talleres locales para prestar el servicio en rutas y horarios irregulares. El éxito de los buses en la

competencia con el tranvía no se debió a condiciones técnicas favorables, sino a que los buses operaban con condiciones laborales más favorables y muchos eran conducidos por el mismo dueño. Además, no incurrían en costos de construcción y mantenimiento de las vías; tampoco pagaban seguros, ni prestaciones salariales, entre otras ventajas (Jaramillo y Parias, 1995, 52)

El transporte urbano en La Virginia Risaralda.

Desde el año 1905 cuando se dio el primer desarrollo urbano del municipio de La Virginia, el transporte era fluvial que en la actualidad se mantiene pero como medio de explotación minera a través de la extracción de material de arrastre, en los años subsiguientes y como necesidad de conexión vial, La Virginia cobró especial relevancia estratégica para la interconexión vial de los departamentos de Choco, Valle y Antioquia, connotación que años mas adelante trajera consigo la modernización del transporte urbano.

Se resalta que hasta el año 1990 el principal proveedor de servicios de transporte intermunicipal era la empresa Flota Occidental, que prestaba su línea de servicio desde la agencia de esta empresa en sector céntrico hacia el terminal de Pereira y viceversa, luego otras empresas transportadoras de los municipios vecinos empezaron su inserción con la ampliación de la oferta con microbuses, chivas y recorridos en jeeps, hasta el año 1990 que mediante decreto del presidente de la junta directiva del Área Metropolitana Centro Occidente-AMCO se aprobó la inserción del servicio urbano de dos empresas prestadoras del servicio Lipsa y Transperla que ahora hacían recorridos por los principales corredores urbanos del municipio y hacia Pereira y viceversa.

Los subsidios familiares en los diferentes países del mundo.

La historia de los subsidios en el mundo data de 1932, como lo afirma Bikkal (1958), está considerada como un factor de la estabilidad de la vida social. Los subsidios familiares forman la rama más fluida entre las que se integran la seguridad social, y ello por varios motivos. En primer lugar, la desvalorización de la moneda, con la consiguiente alza de los precios, obliga a los gobiernos a reajustar continuamente la escala de prestaciones. En segundo lugar, debemos mencionar que se trata de aliviar las cargas de las familias por medio de subsidios familiares antes que recurrir al aumento de salarios. Desde luego, tal medida contribuye a la mejor redistribución de la renta nacional. En tercer lugar surge en todas las partes del mundo el anhelo de disponer de un mayor número de hombres de ciencia. Lo anterior concuerda con el colectivo general de que alivianar las cargas económicas de las familias vulnerables, les incentiva a acceder a programas de formación profesional o especialización de la mano de obra.

Menciona Bikkal (1958), que en Bélgica se implanto la primera ley obligatoria en el mundo que introdujo la institución de las cajas de compensación y de subsidios familiares. Se aplica un régimen con las más generosas prestaciones tanto a favor de las familias de los trabajadores dependientes como la de los independientes. La escala de subsidios familiares esta sometida a continuos cambios. Los gobiernos continuamente reajustan los subsidios a los cambios de los precios y tratan de introducir nuevas fórmulas y soluciones. Durante varios años las madres de familia recibieron un subsidio especial (la madre en el hogar), pero el sistema fue abolido con el Decreto de 10 de Abril de 1957. En vez de pagar subsidios a las madres, fue puesto en práctica

un subsidio familiar en función a la edad de los hijos. He aquí una exposición clara de los inicios de los subsidios y sus nacientes variantes en busca de la equidad más que la igualdad.

Corresponde ahora el caso de estudio de Francia. Como refiere Bikkal (1958), este país puede ser considerado como el promotor de la protección de las familias numerosas con la fórmula de salario familiar. Allí nacieron, por iniciativa privada, las primeras Cajas de compensación y fue el segundo país que implantó una ley de subsidios familiares obligatorios, en 1932. La ley de 29 de junio de 1939, conocida con el nombre de “Código de la familia” extendió también el subsidio familiar a los patronos y a los trabajadores independientes; así, pues hoy día, prácticamente, toda la población de Francia disfruta de los subsidios familiares. Con base a lo anterior empiezan a hacer su incursión distintos tipos de subsidios. Esto continuando con lo descrito por Bikkal (1958) las familias francesas percibe los siguientes subsidios:

- a) Subsidios prenatales
- b) Subsidios de maternidad
- c) Subsidios familiares
- d) Subsidios del salario único; y
- e) Subsidios de vivienda

Pasemos ahora el caso de Italia. Considerado por Bikkal (1958) como el tercer país que implanto en 1936 el régimen de subsidios familiares con carácter obligatorio. Su sistema uno de los más complicados, ya que -con los vestigios del Estado corporativo – los diferentes actores de la vida económica conservan diferentes características.

Finalmente para el caso Colombiano, tenemos que se sigue la tendencia de la creación de un sistema de subsidios similares a los ya descritos en el continente Europeo. Esto según menciona

COMPENSAR (20019), La primera Caja de Compensación Familiar creada en Colombia fue Comfama. Su fundación, en el año 1954, fue la apuesta a un modelo que junto con la Asociación Nacional de Industriales, ANDI y la Unión de Trabajadores de Colombia, UTC de Medellín, se buscaba alivianar las cargas familiares de los trabajadores. Claro está que el modelo es de similares características.

Tipos de subsidios en La Virginia y en el área metropolitana.

Tanto en el municipio, como en el Área Metropolitana de Centro Occidente-AMCO, hay diversos subsidios, tales como tarifas de servicios públicos de los estratos 1, y 2, transporte, incluso centros de educación brindan subsidios a través de becas o bonos alimenticios a personas que por su desempeño académico y/o condiciones de vulnerabilidad social se hacen acreedores a dicho beneficios. En La Virginia los subsidios se ven reflejados igualmente en las tarifas de los servicios públicos domiciliarios como en el caso del servicio de agua potable; este subsidio alcanza hasta el 42% en los estratos 1. CONCEJO MUNICIPAL DE LA VIRGINIA RISARALDA (20016).

La economía social de mercado.

Pero, de todas maneras, la base siempre sigue siendo libertad para la actividad económica, que no debe verse restringida y que en cambio puede y debe ser gobernada y controlada en el sentido

de los objetivos sociales, asegurando el abastecimiento de la población con los productos más necesarios para la vida diaria. Es que la economía de mercado basada en el concepto de la competencia ya de por sí es de tipo ampliamente social. (Rudolf Lauff. Selección de Textos: Economía Social de Mercado. Pág.15). Un sistema basado en la economía de mercado requiere de la competencia. Sólo cuando el que demanda un producto puede dirigirse a otro productor o cuando los productores deben temer la competencia de otros que fabrican similares productos, el mercado puede desplegar plenamente sus características creadoras de paz y bienestar social.

Actuar sobre la base de la competencia es parte del ser humano, pero igualmente el ser humano en muchas instancias siente la urgencia de eliminar la molesta competencia. En consecuencia, crear y asegurar un sistema en el cual funcione la competencia es tarea a cargo del Estado. También existe una obligación moral de ayudar a pobres y débiles surgida del precepto cristiano del amor al prójimo. La política social como ayuda al prójimo, que promueve esa actividad o que hace intervenir al Estado cuando no hay otra forma de lograrlo, es también un beneficio para la productividad. Cuando mediante este arbitrio se logra aliviar o incluso eliminar los conflictos y las tensiones sociales, se ve fortalecido el fundamento económico y social de una economía nacional.

En cambio, cuando la ayuda para el prójimo se ve desplazada en forma creciente hacia el Estado y cuando la protección social se perfecciona hasta el exceso, la política social puede tornarse en algo contraproducente. Este principio significa que la solución del problema debería quedarse a cargo de la unidad más pequeña (individuo, familia, poblado, departamento); la unidad próxima más grande debería dedicarse a resolver ese problema solo cuando la más

pequeña no está en condiciones de hacerlo; el razonamiento que habla a favor de esta solución es que las unidades más pequeñas son las que se ven directamente confrontadas con los problemas y son las que antes que nadie, conocen la mejor forma de encontrar remedio a tal o cual problema. Sería entonces tarea del Estado posibilitar a esas pequeñas unidades poder resolver su problema (ayuda para la autoayuda).

El Estado.

En su forma más simple el Estado podría ser considerado como la organización de una sociedad en un territorio reconocido con autonomía política, religiosa y filosófica donde sus instituciones funcionan acorde a los lineamientos jurídicos; sin embargo para precisión de nuestro estudio tomaremos en cuenta lo que afirmaba, Carrillo (1976), «Todo grupo social se diferencia de los demás grupos y adquiere clara conciencia de sí mismo por su contacto con el exterior, y en este sentido, el rol del Estado-nación ha consistido tanto en el establecimiento del orden interior del Estado como en la protección del grupo estatal, frente a lo que los sociólogos denominan elementos exteriores al grupo, es decir, los otros estados, los grupos ideológicos, culturales, etc. La relevancia del grupo ideológico en las relaciones internacionales contemporáneas es, desde luego, indiscutible, y es cierto que, desde una perspectiva sociológica, no es correcto reducir lo internacional a lo interestatal, ya que en la esfera social e histórica que es la de las relaciones internacionales en su conjunto, la preponderancia del Estado, en cuanto grupo primario de la sociedad internacional no excluye la concurrencia de otros actores y factores. Pero en la esfera jurídica, dicha reducción es más rigurosa, porque en ella el Estado-nación ha logrado, sin duda, un papel casi determinante». (Citado en Calduch, 1991, p. 75)

La función del estado en la economía social de mercado.

Es necesario precisar que la función del Estado en la económica social del mercado se orienta a intentar distribuir de forma más igualitaria la riqueza, contribuyendo al desarrollo económico endógeno, incrementando la autonomía de los territorios haciendo el desarrollo económico más estable para los actores que confluyen entorno a él. Así se evidenció esta idea en la segunda postguerra en Alemania, donde sus principios fueron aplacados en distintas regiones incluidas Latinoamérica dando respuestas favorables a varias de las inequidades sociales.

Es entonces que como afirma Resico, M. F. (2013, junio) El sistema de la Economía Social de Mercado surge del intento consciente de sintetizar las ventajas del sistema económico del mercado con los aportes de la tradición socio cristiana de la solidaridad que se basan en la negociación cooperativa y la búsqueda de una mayor equidad.

Establecimiento de reglas de juego para la economía.

De la búsqueda de un marco económico-institucional de mediano y largo plazo que pudiera ser explícito y estable como base para la organización de un sistema económico, se establece una serie de elementos como 1. conceptos y principios teóricos, 2. instituciones, 3. políticas económicas específicas, y 4. las relaciones del sistema económico con aspectos extraeconómicos

tales como la política, la sociedad, el ecosistema, la ética y la cultura. De ahí que son estas “reglas” básicas de la competitividad de los mercados en el Estado.

Dirigir en un alcance limitado el devenir económico del estado. El ordenamiento jurídico tiene la finalidad de conceder a cada uno la libertad de escoger, dentro del conjunto del proceso formado por la división de trabajo, las mejores posibilidades de su accionar profesional, de la forma de ganar su sustento y de abastecerse con bienes y servicios. Por consiguiente el contenido de las reglas o normas jurídicas establecidas por el estado debe estar orientado a posibilitar y promover la competencia, es decir, a no restringirla.

Responsabilidad social y pública del estado a la luz de la economía social de mercado.

En consecuencia, podemos argüir que la responsabilidad del Estado tanto social como publica esta directamente ligada a hacer eco de las expectativas de equidad de los integrantes de un territorio de tal manera que el Estado en rol principal de orquestador de las principales “reglas” de juego de su propia economía social puedan estar en plenitud de convivencia a fin de que la riqueza o sus beneficios sean repartidos entre todos los miembros civiles de la sociedad. De allí la necesidad imperiosa de que el Estado se fortalezca a través de sus organizaciones e instituciones que regulen la dinámica de los generadores de riqueza y que implementen políticas que permitan a los mas desfavorecidos del territorio recibir su equiparable a fin de que haya armonía o que la disparidad socioeconómica sea mínima, como es de saber en un sistema capitalista nunca será cero (Marx, 1867)

La política de procesos económicos.

Considerando el contexto de cada territorio, podríamos referirnos a que la política de procesos dentro la política económica es aquella que obedece a las estrategias del Estado que buscan fortalecer la dinámica de la economía bajo las “reglas” antes referidas.

Principio subsidiaridad.

El principio de subsidiaridad, debe de esta forma, garantizar que la voluntad para la autorresponsabilidad y para la autorrealización del individuo no se debilite y que la responsabilidad no sea transferida a la comunidad. Los sentimientos auto valorativos, de confianza en sí mismo y de responsabilidad individual de los ciudadanos deben fortalecerse y hacerse funcionales en el conglomerado del Estado social.

Revisado el plan de desarrollo municipal “Por La Virginia Que Todos queremos 2016-2019”, aprobado mediante acuerdo del concejo municipal n.º 012 de 2016 del Concejo del municipio de La Virginia (Risaralda) (2016), en sus sesiones ordinarias del mes de mayo, donde se adopta dicho plan y específicamente en su artículo 2º. Parte integral de este documento (...) se denota que dicho plan de desarrollo está constituido por los documentos soportes, entre ellos: el diagnóstico del componente estratégico, que, de su capítulo, *diagnóstico del sector educación*, se desprende el siguiente postulado:

La Ley 115 de 1994 (Diario Oficial de La República de Colombia, 1994) en su artículo 187 dice de la cofinanciación de transporte escolar estableciendo que:

El Fondo de Cofinanciación para la Inversión Social, FIS, podrá cofinanciar, con los municipios, programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes, así como los costos necesarios para la prestación del servicio de transporte escolar.

La administración municipal ha logrado apoyar a 180 estudiantes virginianos para que asistan regularmente a clases en las diferentes universidades y centros de formación del municipio de Pereira. Apoyo el cual, a pesar de ejecutarse con un presupuesto generoso proveniente de fuentes de financiación propias, a la fecha se ha convertido en insuficiente para las necesidades de la población estudiantil. Si bien es cierto, la administración municipal aporta aproximadamente el 50% del valor de los tiquetes (Alcaldía municipal de La Virginia, 2018) se hace necesario aumentar la cobertura ya que año a año llegan aproximadamente 400 solicitudes de integración al programa, teniendo así que dejar aproximadamente a 120 estudiantes sin este apoyo, es de tener en cuenta, además, que el apoyo que se brinda no cubre la necesidad de transporte semanal del estudiante.

Es importante resaltar que la forma de selección de los estudiantes a beneficiar se realiza dando prioridad a aquellos estudiantes con discapacidad, que pertenecen a la Red Unidos, o que hacen parte de grupos protegidos como desplazados, víctimas y Afrodescendientes.

En esta realidad, y tras la creación de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad en la reciente reestructuración administrativa de la planta de cargos de la administración central del municipio de La Virginia mediante acuerdo n.º 005 de 2017 (Concejo

Municipio La Virginia [Risaralda], 2017), se le asignó entre otras responsabilidades de los productos del plan de desarrollo la de optimizar la operatividad del programa de TRANSPORTE ESTUDIANTEL para dar alcance a la meta 1.3.1 *Apoyar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo.*

En este marco de nuevas responsabilidades, se pudo observar que el antiguo sistema de subsidio de transporte escolar impedía el cumplimiento de dicha meta, y no permitía la implementación de estrategias que condujeran a la ampliación de la cobertura, conclusiones halladas del estudio de los documentos y estudios previos e investigación en el mercado de oferentes de esta clase de servicios que hacían parte integral de los procesos de contratación del operador del programa.

2.2 Marco conceptual

Dentro del presente objeto de estudio de tipo descriptivo, se abordaron conceptos que denotan un lenguaje común y de uso cotidiano en varios ámbitos pero que por su relevancia vale la pena mencionarlos en el contexto del estudio; tales como reestructuración, entiéndase en este contexto como la modificación a un programa de subsidios de transporte que beneficia a estudiantes que cursan programas de formación en los niveles técnicos, tecnológicos, profesionales y de formación para el trabajo residentes en el municipio de La Virginia (Risaralda), cuyo concepto se implementa través de las herramientas que dicta la ley como los acuerdos municipales; concepto este que involucra la capacidad de la corporación municipal para otorgar facultades al señor alcalde para que implemente diversas estrategias conducentes a la

obtención de logros misionales en procura del mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes del municipio.

Finalmente uno de los conceptos más relevantes en este estudio descriptivo, concierne al de tiquete estudiantil que fuera del nombre que recibiera el programa que fuera objeto de reestructuración, su importancia radica en que se menciona en varios de los acápites del presente estudio y de los documentos de consulta, entendiéndose que fuera este el medio por el cual los beneficiarios del programa recibían el aporte al costo total del transporte por trayecto y con el que hacían su transacción monetaria en los automotores que prestaban los servicios en la anterior versión del programa.

2.3 Marco normativo

El desarrollo del objeto de este estudio se aborda desde su génesis en la aprobación del acuerdo n.º 029 de año 2002 por parte del concejo municipal de La Virginia (Risaralda), por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal 2002 (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002); pero que sin embargo, es de considerar que según la jerarquía de normas presupone que los acuerdos municipales son actos jurídicos que contextualizan una norma de orden nacional para el caso, es conveniente mencionar el decreto 111 del 15 de Enero de 1996, por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto, que en su artículo 30 señala:

Constituyen fondos especiales en el orden nacional, los ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador (L. 225/95, art. 27). Declarado Exequible Sentencia Corte Constitucional 09 de 2002, obedeciendo al cumplimiento del artículo 67 de la Constitución Política de Colombia. (Diario Oficial de la República de Colombia, 1996)

El artículo 67 de la Constitución Política de Colombia asevera frente al deber del estado para con la educación que:

La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social: con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura. (...) La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos. (...) La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley. (Constitución Política de Colombia, 1991)

Y finalmente para poner en marcha este preámbulo normativo, todo el proceso de asignación del subsidio a los potenciales beneficiarios del mismo se realiza a través de la rigurosidad de la Ley 80 del 28 de octubre de 1993 (Diario oficial de la República de Colombia, 1993) por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública Reglamentada por el Decreto Nacional 734 de 2012, modificada por la Ley 1150 de 2007, reglamentada parcialmente por los decretos nacionales 679 de 1994, 626 de 2001, 2170 de 2002, 3629 y 3740 de 2004, 959, 2434 y 4375 de 2006; 2474 de 2008 y 2473 de 2010. Ahora bien, la

implementación de la reestructuración del programa requerirá de un nuevo acuerdo municipal que incorpore las nuevas condiciones técnicas del servicio y la connotación de las mejoras hechas a fin de convertirlo en política pública municipal asegurando su operatividad en el futuro y la implementación y socialización de manuales de usuario y de reglamentos del programa apenas en elaboración.

2.4 Marco filosófico

La educación es sin lugar a duda la más infalible de las herramientas de lucha contra la pobreza en todos los aspectos multidimensionales en la que esta es definida y aplicada. Aportar al crecimiento cognitivo y económico de una población es una de las tareas que las personas que buscan en la educación superior una manera de mejorar sus condiciones de vida tratan de lograr, pero que por la escasa oferta institucional de este tipo de educación se ven en la necesidad de desplazarse de manera diaria desde sus lugares de habitación, hacia otros sitios, en donde estas condiciones si estén dadas, como lo es el caso de los estudiantes del municipio de La Virginia, los cuales deben trasladarse hasta los municipios de Pereira y Dosquebradas.

Debido a la creación de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad como una nueva dependencia de la alcaldía municipal del municipio de La Virginia (Risaralda) mediante acuerdo n.º 005 del Concejo del Municipio de La Virginia (Risaralda) (2017) en agosto del mismo año esta “heredó” la meta n.º 1.3.1 del plan desarrollo denominada: *Apoyar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo*, se ha logrado evidenciar con gran preocupación que con base a los estudios previos de anteriores contrataciones de los servicios de

transporte escolar, esta meta sería inalcanzable en las condiciones técnicas que se ofrecía, pues los costos de tiquete eran superiores para la administración municipal en comparación con los precios del mercado metropolitano. Asimismo, una creciente población estudiantil estaba cada día siendo menos atendida por el programa, sumado a esto las condiciones previsibles de inseguridad de la ciudad de Pereira y Dosquebradas ya que los medios de transporte actuales no poseen rutas cerca de las sedes de los diferentes centros de educación superior de estos municipios, siendo así la cosas por primera vez en más de 15 años de operación del programa, que una dependencia toma la iniciativa de reestructurar este programa de subsidio, en busca de dignificar las condiciones humanas de los beneficiarios potenciales del servicio a la vez que se da la oportunidad de mejorar la interacción con el grupo de interés del programa abriendo la posibilidad con estos beneficiarios de implementar proyectos complementarios como lo es la escuela de líderes, las incubadoras de empresas, el fortalecimiento del servicio social, apoyo y fomento a los emprendimientos productivos y cognitivos de los beneficiarios. Estos ideales sociales, se convierten en una herramienta efectiva para el cierre de cualquier tipo de brecha social.

2.5 Marco contextual

Se reestructurará el programa de subsidio de transporte denominado *TRANSPORTE ESTUDIANTIL* otorgado a las personas que adelantan estudios técnicos, tecnológicos, profesionales y de formación para el trabajo que viven en el municipio de La Virginia (Risaralda) y que se desplazan a centros de educación y formación para el trabajo en los

municipios de Pereira y Dosquebradas, realizando un balance de las ventajas comparativas y competitivas de los actuales prestadores de servicio de transporte público masivo en el área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), servicio social este prestado por la alcaldía desde el año 2002 mediante acuerdo n.º 029 del concejo municipal de dicho municipio (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002).

El municipio de La Virginia (Risaralda) según Alcaldía municipal de La Virginia (2016: pp. 16) es el municipio más pequeño de su departamento, está ubicado sobre el valle que conforman los ríos Cauca y Risaralda, a 899 metros sobre el nivel del mar, con una temperatura promedio de 27 grados centígrados comprendiendo un área de 33 km². La cabecera municipal está localizada aproximadamente a los 04°53'46" de latitud norte y 75°52'55" de longitud oeste, su relieve forma dos tipos de paisaje, el primero pertenece al relleno aluvial de los ríos Cauca y Risaralda y el segundo corresponde a algunas colinas de la Cordillera Occidental.

La mayor parte del Municipio se ubica en el primer tipo de relieve, razón por la cual presenta un alto nivel freático, su territorio se encuentra en medio de dos fallas geológicas de gran extensión y cercanas al casco urbano; la falla Ansermanuevo localizada al occidente del municipio y la falla Quebrada nueva al oriente. Su hidrografía la conforman los ríos Cauca y Risaralda, y las quebradas Mina Rica, la Pizarra, los Tarros y el Cairo. Estos componentes hidrográficos además de servir como límites con otros municipios son importantes en el desarrollo económico del municipio ya que son incorporados y utilizados en la irrigación de las tierras aptas para la agricultura y la ganadería, en la industria extractiva de materiales de arrastre de los ríos y en el aprovechamiento de los recursos turísticos. (Alcaldía municipal de La Virginia (2016: pp. 17). Limita por el norte con el departamento de Caldas a la altura de los municipios de Belalcázar y Viterbo; por el sur con el municipio de Pereira específicamente con el

corregimiento de Caimalito; por el oriente con los municipios de Pereira y Marsella y por el occidente con los Municipios de Balboa y Santuario.

La accesibilidad al municipio tiene tres componentes a la fecha de este estudio, por vía terrestre, se ubica a 30 kilómetros de su capital Pereira y se comunica a través de una vía asfaltada en muy buen estado que se recorre en aproximadamente 30 minutos. Posee una excelente ubicación geoestratégica en el contexto regional y nacional, lo que le permite articularse con el sistema vial nacional a través de la troncal de Occidente y la nueva troncal del Pacífico o vía Panorama, ejes viales que sirven de conexión entre el Pacífico, el Atlántico y el centro del país, de esta forma La Virginia es cruzado por dos corredores viales de carácter nacional en buenas condiciones: un primer eje vial comunica el Norte y el Sur del país, entre los Departamentos de Antioquia y Valle del Cauca, mantenido por el sistema de concesiones de Colombia (Autopistas del Café); un segundo eje vial de orden nacional comunica al centro del país con el océano Pacífico, el departamento del Chocó, que actualmente se encuentra en proceso de mejoramiento, ancho de vía y carpeta de rodadura, que disminuirá ostensiblemente el tiempo de viaje y mejorará la comodidad del viajero. (Alcaldía municipal de La Virginia, 2016: pp. 18)

El segundo componente de accesibilidad al municipio es el aéreo, por intermediación del Aeropuerto Matecaña de Pereira que está ubicado a 25 minutos de La Virginia y por el aeropuerto Santa Ana de Cartago a 20 minutos de distancia. Como tercer y último componente de accesibilidad, se cuenta con el fluvial, que en el municipio de La Virginia se remonta a sus años de fundación cuando las canoas y los barcos eran utilizados para el transporte de mercancías entre Cartago, Cali, La Virginia y municipios del norte del Valle. (Alcaldía municipal de La Virginia (2016: pp. 18)

El transporte intermunicipal desde y hacia La Virginia es bueno en cuanto a sus frecuencias y tarifas, los equipos utilizados para prestar este servicio es el comúnmente utilizado y autorizado para el transporte intermunicipal, teniendo en cuenta que los vehículos en tránsito (buses, busetas, microbuses, taxis) son los que van hacia municipios de los departamentos del Occidente de Risaralda, Chocó y el Suroccidente de Caldas. Actualmente el municipio no cuenta con terminal de transporte intermunicipal. La localidad no cuenta con servicio de transporte público interno (bus urbano y taxis), por lo tanto el recorrido por el casco urbano es realizado por los buses de transporte metropolitano con origen destino Pereira - La Virginia – Pereira, que según AMCO (2017a & 2017b) estos funcionan con una tarifa de \$ 2.000.00 MCTE por pasajero.

El 98.3% de los habitantes del municipio de La Virginia se concentran en la cabecera municipal, siendo el municipio con mayor concentración demográfica en Risaralda. El crecimiento de la población en el municipio de La Virginia comparado con Risaralda y los demás municipios del Área Metropolitana no es representativo, y en 20 años el número de habitantes creció un 7,49%, equivalente a, 2.383 personas (Alcaldía de La Virginia, 2016)

Del total de la población que habita en el Municipio de La Virginia (32.017, según proyecciones de población DANE [2005] para 2018, el 47.34% son hombres y el 52.66% son mujeres.

2.6 Glosario

AMCO: Las Áreas Metropolitanas son entidades administrativas de derecho público, formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo,

vinculados entre sí por dinámicas e interrelaciones territoriales, ambientales, económicas, sociales, demográficas, culturales y tecnológicas que para la programación y coordinación de su desarrollo sustentable, desarrollo humano, ordenamiento territorial y racional prestación de servicios públicos requieren una administración coordinada. (Diario Oficial de La República de Colombia, 2013)

Acuerdo Municipal: es un acto jurídico de carácter general, las atribuciones de orden constitucional las ejercen los concejos también expiden resoluciones y proposiciones suscritas por la mesa directiva y el secretario de la corporación. (Concejo municipal de Rionegro, s.f)

Concejo: entidad local formada por los vecinos de un determinado territorio para gestionar autónomamente sus intereses comunes (Real Academia Española, 2017)

Estatuto general de contratación: reglas y principios básicos que deben encaminar la realización y ejecución de todo contrato que celebre el Estado (Diario Oficial de La República de Colombia, 1993)

Plan de desarrollo: es el instrumento formal y legal por medio del cual se trazan los objetivos del Gobierno permitiendo la subsecuente evaluación de su gestión. (Departamento Nacional de Planeación, 2016)

Rentas municipales: Constituyen rentas municipales, los recaudos de impuestos, tasas o tarifas por servicio, las contribuciones, aprovechamientos, explotación de bienes, regalías, participaciones, sanciones pecuniarias y en general todos los ingresos que le correspondan a la entidad territorial para el cumplimiento de sus fines constitucionales y legales. (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2013)

Subsidio: Prestación pública asistencial de carácter económico y de duración determinada
(Real Academia Española, 2017)

Tarjeta: tarjeta que, mediante una banda magnética que puede ser leída por un dispositivo electrónico, permite la realización de diferentes operaciones. (Real Academia Española, 2017)

Capítulo III: diseño metodológico

El presente estudio es correlacional puesto que, como lo menciona Méndez (2009) este determina la variación de unos factores con relación a otros es decir presenta covariación. Estos factores estarán a su vez, analizados por las siguientes técnicas de investigación:

1. Analítica: proceso de conocimiento que se inicia por la identificación de cada una de las partes que caracterizan una realidad. De esta manera se establece la relación causa-efecto entre los elementos que componen el objeto de investigación.
2. Deductiva: este método se apoya en el comportamiento de la población aplicándolo a casos particulares, utilizando el método científico en el cual intervienen los procesos de observación, descripción, explicación y predicción, utilizando ciencias fácticas en las cuales el objeto de conocimiento (comportamientos sociales) se percibe por la experiencia del investigador.

3.1 Universo

El universo poblacional del presente estudio está compuesto por los estudiantes que acceden a programas de formación en educación superior del nivel técnico, tecnológico, profesional y de formación para el trabajo en el municipio de Pereira y Dosquebradas, que son residentes en el municipio de La Virginia Risaralda.

3.2 Población

400 estudiantes residentes en el municipio de La Virginia Risaralda, que cursan programas de educación superior en los niveles técnicos, tecnológicos, profesionales y de formación para el trabajo.

3.3 Delimitación del estudio

La delimitación de estudio permitirá conocer en términos concretos los alcances de la reestructuración del programa TIQUTE ESTUDIANTEL, y como a través del uso de herramientas legales como lo son los proyectos de acuerdo, este es presentado a consideración del honorable concejo municipal para que en el sano debate del recinto de la democracia sean delimitados los nuevos alcances del programa y pase a ser denominado MÁS EDUCACIÓN PARA TODOS.

3.3.1 espacial. La delimitación, dada la connotación del estudio mismo y sus objetivos específicos, infieren que el tema de estudio para la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL se llevara a cabo en la alcaldía del municipio de La Virginia.

3.3.2 demográfica. El tema de estudio referido a la reestructuración del programa de subsidio de transporte para los estudiantes que desarrollan programas de educación superior en los municipios de Pereira y Dosquebradas, será limitado a los residentes del municipio de La Virginia Risaralda, de los estratos socioeconómicos 1,2 y 3, o cuyo puntaje en el SISBEN no sea

superior a 40 puntos, o que pertenezcan a grupos de población vulnerables, RED UNIDOS, víctimas del conflicto armado, desplazados, y de minorías étnicas.

3.3.3 temporal. Para dar cumplimiento al desarrollo de los objetivos específicos del tema de estudio y por supuesto al general de que trata la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL, se desarrolló en una etapa de implementación de 24 días. Como fase inicial de implementación y 180 días de operación para comprobar la hipótesis planteada.

3.4 Etapas o fases de la investigación

La formación del objeto de investigación de este documento, que permitió la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL, lográndose no sólo corroborar la tesis planteada y alcanzar los objetivos planteados, sino que además permitió brindar de herramientas a la administración municipal del Municipio de La Virginia (Risaralda), para concatenar nuevos programas de inclusión social y productiva con los beneficiarios del programa, tuvo las siguientes fases de desarrollo.

1. **Planeación:** donde se llevaron a cabo acciones de elección del tema de reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL de la Alcaldía del Municipio de La Virginia (Risaralda) el cual en su parte de diagnóstico y planteamiento del problema permitieron hacer cuestionamientos frente a la operatividad del programa después de 15 años de operación teniendo como base el cambio de contexto en todas las áreas en el municipio. Ahora bien, estos cuestionamientos y cronología de acciones permitieron diseñar la metodología que permitiera dar cumplimiento de manera ordenada y sistemática a los objetivos planteados, planeando acciones como la de buscar oferentes de transporte masivo en el área metropolitana, con mejores alternativas para la prestación

del servicio. En esta fase de desarrollo las acciones de indagación jugaron un papel trascendental, ya que le permitieron al investigador plantear una hipótesis objetiva frente a las condiciones a tratar.

2. **Ejecución:** por medio de las acciones propias de esta etapa, a través de la aplicación de la técnica descriptiva investigativa, se hizo la exposición precisa del funcionamiento de la versión anterior del programa, donde se hizo menester la búsqueda y recuperación de la información secundaria que soportara la hipótesis planteada.

En esta fase de ejecución, los documentos relevantes fueron:

- Acuerdo n.º 029 de 2002 del Concejo municipal de La Virginia.
- Plan de desarrollo “Por La Virginia Que Todos Queremos 2016-2019”.
- Entrevistas con los operadores de transporte público (LIPSA. S.A, MEGABÚS, y RECISA S.A.S).
- Cuestionarios en línea para el proceso de inscripción de beneficiarios del programa y obtención de información relevante que permitiera caracterizar la población atendida con el programa.
- Documentos y estudios previos de contratación.
- Manuales de contratación de la Alcaldía municipal de La Virginia (Risaralda).
- Ley 80 de 1993 y sus decretos reglamentarios y otras complementarias.

Todos estos documentos caracterizados por su profundidad y riqueza aparte de la diversidad de fuentes generadoras de su contenido permitieron la descripción de una necesidad y esgrimir una propuesta coherente con la realidad actual del municipio

ofertando mayores garantías a la comunidad beneficiaria en temas de cobertura y calidad del servicio.

3. **Presentación de Resultados:** en esta se recopila asertivamente la organización y análisis de la información de las fases antes referidas que arrojaron como resultado la generación del proyecto: REESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA TRANSPORTE ESTUDIANTEL DE LA ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA (RISARALDA).

Este fue puesto a consideración del despacho del señor alcalde del municipio de La Virginia, y al consejo de gobierno en pleno, los cuales con sus aportes permitieron ajustarlo de la manera adecuada para que, durante la implementación de las nuevas propuestas, estas no resultasen traumáticas para la operatividad del nuevo programa de subsidio de transporte escolar, ni para los beneficiarios. A su vez, los resultados fueron expuestos a diferentes grupos de interés entre los que vale la pena resaltar, los operadores de servicio de transporte público y a los beneficiarios.

Lo anterior pudo realizarse usando diferentes medios de difusión con los que cuenta la administración municipal como lo son: redes sociales, medios de comunicación radial, prensa escrita y divulgación en el sitio web oficial del municipio.

El documento resultante es un trabajo de grado conducente a la obtención del título de *Magister en Administración Económica y Financiera* de la Universidad Tecnológica de Pereira.

3.5 Variables e indicadores

Tabla 2

Variables e indicadores

Variables	Indicadores
Tamaño de la población atendida por el programa	Caracterización de la población atendida
Número de estudiantes graduados de educación media/año	SIMAT
Población especial (Afrodescendientes, Indígenas, Desplazados, Vulnerables, LGTBI)	Caracterización de la población atendida
Centros de educación superior y de formación para el trabajo	Caracterización de la población atendida
Programas de formación	Caracterización de la población atendida
Capacidad técnica y financiera del operador	Se tiene caracterizado el perfil organizacional y administrativo de la empresa operadora del programa. Presenta información clara y organizada de su desempeño financiero
Numero de barrios o sectores atendidos	Caracterización de la población atendida
Rangos de edades	Caracterización de la población

	atendida
Genero	Caracterización de la población
	atendida
Tiempo de recorridos	Estudio de movilidad
Pasajes vendidos	Control de ingresos
Tasa de descuento	Proyección financiera

Fuente: elaboración propia.

3.6 Instrumentos para recolección de información

1. Formulario de inscripción de beneficiarios disponible en:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1wECRvktyNTZlBVgRqnrUUWk_VGljnuLGQN2GEwZ8OfU/edit

2. Presupuesto de rentas y gastos Alcaldía de La Virginia.

Vigencia 2017 disponible en:

http://lavirginiarisaralda.micolombiadigital.gov.co/sites/lavirginiarisaralda/content/files/00045/2218_acuerdo-n-016-presupuesto-vigencia-2018.pdf

Vigencia 2018 disponible en:

http://lavirginiarisaralda.micolombiadigital.gov.co/sites/lavirginiarisaralda/content/files/00045/2219_decreto-188-diciembre-01-de-2017.PDF

3. Estudios previos de contratación disponibles en:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-7375830>

3.7 Procesamiento y análisis de información

La información recopilada y su respectivo análisis durante el desarrollo de la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL fue en primer lugar, recaudada la base de datos de los beneficiarios del programa a través de la aplicación de un formulario en línea, que permitió caracterizar dichas personas e inferir acerca de la necesidad de ampliar la cobertura del programa a la vez que ampliar el monto de subsidio conservando para los beneficiarios los mismos costos que traían con la versión del subsidio y finalmente dando la oportunidad a un creciente grupo de potenciales beneficiarios que desarrollo programas de educación superior y de formación para el trabajo en trayectos que no cubría el anterior operador.

Del análisis de esta información recopilada, y las proyecciones de costos para las dos versiones del programa, se logró determinar su viabilidad financiera para la fase de implementación paso seguido, para oficializar los cambios del programa y que en la parte normativa este obedezca al contexto actual de la realidad del municipio, de sus gentes y de las condiciones generales de servicio, se requiriere poner a consideración del Honorable concejo municipal de La Virginia (Risaralda) un proyecto de acuerdo que actualice estas condiciones del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL y en adelante tome el nombre de MAS EDUCACIÓN PARA TODOS.

Capítulo IV: diagnostico obtenido

Para la obtención del diagnóstico más adelante expuesto, se aplicó un formulario virtual para la recolección de la información primaria, que permitiera además caracterizar a la población que optaba por la asignación del subsidio de transporte escolar, de esta manera se optimizarían herramientas ofimáticas en la búsqueda de la implementación de la estrategia de un Gobierno digital y obedecen a los principios de austeridad del sector público con la campaña de cero papel, siendo más amigable con el medio ambiente; así las cosas a través de un formulario Google en línea

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSc0o8G1OtR2T5WbqistPOCNP1fv53qENIdoyeaFCZoFYUx1fA/viewform>

1.1 Selección el Tipo de documento de Identidad

1.1.1 Nos permite identificar al beneficiario del programa de tal manera que no haya duplicidad de la información y por ende entregas múltiples de beneficios al mismo usuario, además que para la implementación del nuevo sistema de transporte nos será útil para identificarlo en el sistema MEGABUS y así determinar los hábitos de uso del beneficio por parte del usuario o beneficiario del programa.

1.2 Seleccione el Barrio donde reside:

1.2.1 Nos permite determinar la viabilidad de la asignación del beneficio toda vez que la naturaleza del programa está orientada a población que reside en sectores socialmente vulnerables de los estratos 1 y 2

1.3 Seleccione el tipo de población a la que pertenece

1.3.1 Esta variable nos permite obtener información estadística para conformar indicadores de atención de cierre de brechas para comunidades vulnerables

1.4 Seleccione el nombre de la institución educativa

1.4.1 Determinando el destino académico de cada usuario podemos en el futuro inmediato tomar decisiones que nos permitan modificar las condiciones de servicio a fin que este sea cada vez más idóneo para la población objeto del subsidio.

1.5 Seleccione el semestre que cursa

1.5.1 De esta manera podremos cualificar el grado de avance profesional y permanencia en el programa, de tal manera que se pueda constituir información acerca de la mano de obra calificada apoyada por el programa.

1.6 Seleccione el nombre del programa en el que cursa sus estudios de formación

1.6.1 El nombre del programa de formación igualmente nos permite dirigir esfuerzos institucionales con el propósito de determinar la viabilidad de programas de formación académica en la misma Virginia sin necesidad de hacer desplazamientos.

1.7 Seleccione el género al que pertenece

1.7.1 La equidad de género es un propósito del marco normativo colombiano, de tal manera que con esta información podemos inferir acerca del grado de superación de hechos victimizantes y de exclusión laboral.

1.8Cuál es su edad

1.8.1 Tener conocimiento de los grupos de clase por edades que acceden a programas de formación para el trabajo y educación superior permite inferir acerca de las necesidades institucionales de atención específica por grupo de edades para atender con diversos programas sociales de la Alcaldía.

1.9Cuál es su puntaje o nivel de Sisbén

1.9.1 EL puntaje SISBEN permite a la administración del programa asegurar la asignación correcta del subsidio de transporte a los grupos poblaciones objeto de este programa.

El concejo municipal del municipio de La Virginia (Risaralda), en sus sesiones extraordinarias del mes de octubre del 2002, mediante acuerdo municipal n.º 029, creó un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio y lo denominó “Fondo cuenta”, este fondo estaría adscrito a la Secretaría de Desarrollo Social y Comunitario con el fin de garantizar el cubrimiento de los gastos que se generarían en el desarrollo del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL procurando así el acceso de la población de los estratos 1, 2 y 3 a los programas de educación superior, técnica y no formal en instituciones educativas legalizadas que operaran en la ciudad de Pereira (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002). Este programa se sustentaría con una inversión inicial del presupuesto de la vigencia del año 2002 y las demás partidas presupuestales que se le sumaran, incluso, se podría mantener con recursos que provinieran del orden departamental, nacional u otras entidades, según el artículo segundo de dicho acuerdo.

Los recursos que se llegaran a recaudar para este programa deberían cubrir dos tipos de gastos: 1- gastos de operación y, 2- otros gastos (incluyendo imprevistos). El manejo integral de los recursos de este programa debería manejarse en una cuenta especial y exclusiva y se considerarían de destinación específica, y finalmente daba amplias facultades al señor alcalde para que realizara las operaciones presupuestales y demás actos contractuales para dar cumplimiento al acuerdo municipal (Concejo Municipio La Virginia [Risaralda], 2002). En adelante como lo permite la Ley 80 de 1993 (Diario Oficial de La República de Colombia, 1993), por medio de la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración

Pública, que a la fecha ha sido reglamentada por el Decreto Nacional 734 de 2012, modificada por la Ley 1150 de 2007, reglamentada parcialmente por los Decretos Nacionales 679 de 1994, 26 de 2001, 2170 de 2002, 3629 y 3740 de 2004, 959, 2434 y 4375 de 2006; 2474 de 2008 y 2473 de 2010, y teniendo en cuenta la naturaleza y condiciones del servicio que se requería, la modalidad de contratación que ha correspondido es la de contratación directa, por la no existencia de pluralidad de oferentes, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 (Diario Oficial de La República de Colombia, 2007) reglamentado en el Decreto 1082 de 2015, Artículo 2.2.1.2.1.4.8.; igualmente de acuerdo a la constancia emitida por el Área Metropolitana Centro Occidente de la subdirección de Transporte y Movilidad, certificando que la empresa Líneas Pereiranas S.A tiene autorizado la prestación del servicio de transporte público colectivo en la Ruta 27 Pereira-La Virginia-Pereira, que de igual manera esta empresa es la única en la modalidad que tiene autorizada Ruta urbana en el municipio de La Virginia y de orden metropolitano en el servicio público colectivo con origen en el municipio de La Virginia y destino municipio de Pereira en el por medio de los acuerdos metropolitanos

En razón a estas condiciones de oferentes, la administración municipal de La Virginia siempre ha contratado los servicios de transporte para la población beneficiaria del programa con esta.

De los resultado obtenidos

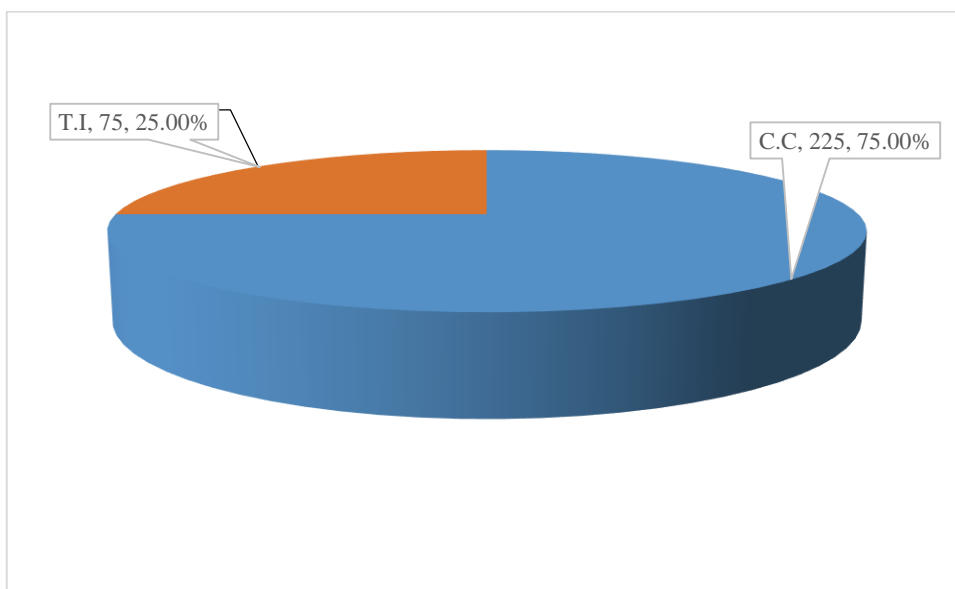


Figura 1: Caracterización de beneficiarios según tipo de documento.

Fuente: elaboración propia.

De la Figura N° 1, se observa que la distribución de beneficiarios del programa según el tipo de documento de identidad C.C, para mayores de edad y T.I para los menores, el 75% de los mismos que equivale a 225 personas, son mayores de edad y los restantes 75 personas que equivale al 25 % de los beneficiarios son menores de edad.

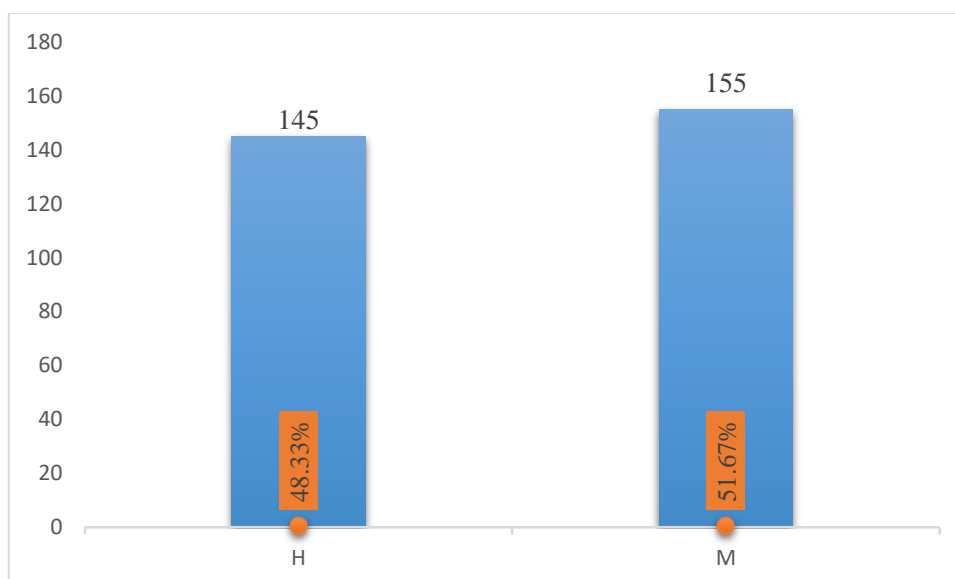


Figura 2 : Caracterización de beneficiarios según género.

En la figura N° 2, se observa que el 48,33% de los beneficiarios que representan a 145 personas pertenecen al género masculino, en tanto que el género femenino beneficiarios del programa está representado por el 51,67%, es decir 155 personas.

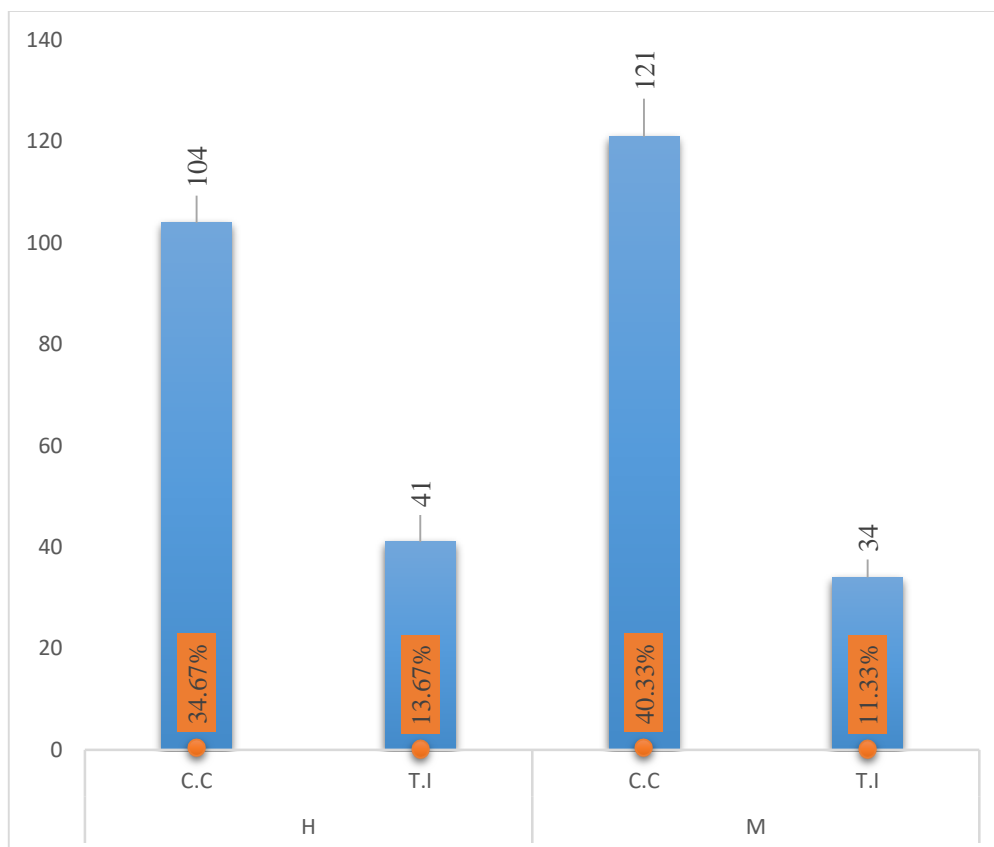


Figura 3: Caracterización de beneficiarios según tipo de documento y género.

En conclusión y haciendo referencia a las figuras N° 1 y N° 2, observamos que en la Figura N° 3, el género masculino está representado en el programa con un 34,67% adulto que equivale a 104 personas y un 13,67%, es decir 41 son menores de edad. En tanto que para el género femenino tenemos que el 40,33% son mayores de edad lo que equivale a 121 mujeres y el 11,33%, son menores de edad lo que equivale a 34 personas.

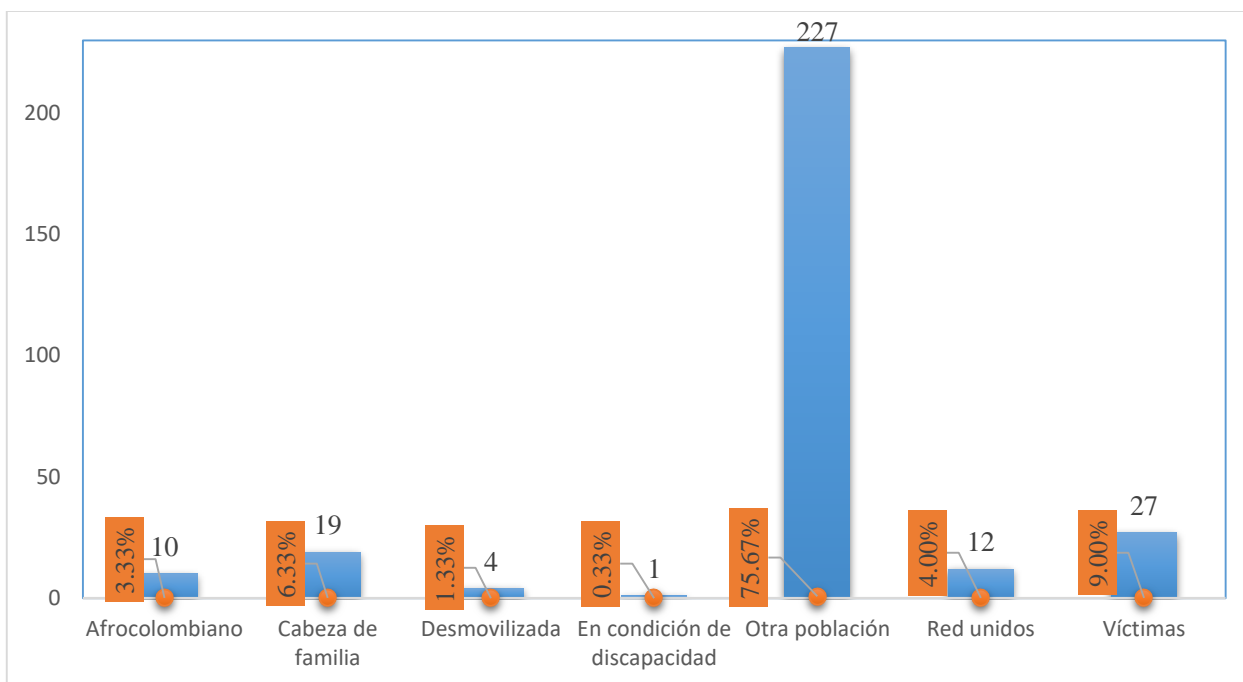


Figura 4 : Caracterización de los beneficiarios según el tipo de población.

En la figura N° 4 se observa que las características del tipo de población beneficiaria del programa está representada en un 75,67% equivalente a 227 personas, se identifica como otro tipo de población, seguido de un 9,00% equivalente a 27 personas que se identifican como víctimas del conflicto armado, el 6,33% equivalente a 19 personas se identifican como cabeza de familia, el 4,00% equivalente a 12 personas se identifican como red unidos, el 3,33% equivalente a 10 personas se identifican pertenecientes a la población afrocolombiana, el 1,33% equivalente a 4 personas se identifican como desmovilizados y finalmente el 0,33% es decir 1 persona se identifica en condición de discapacidad.

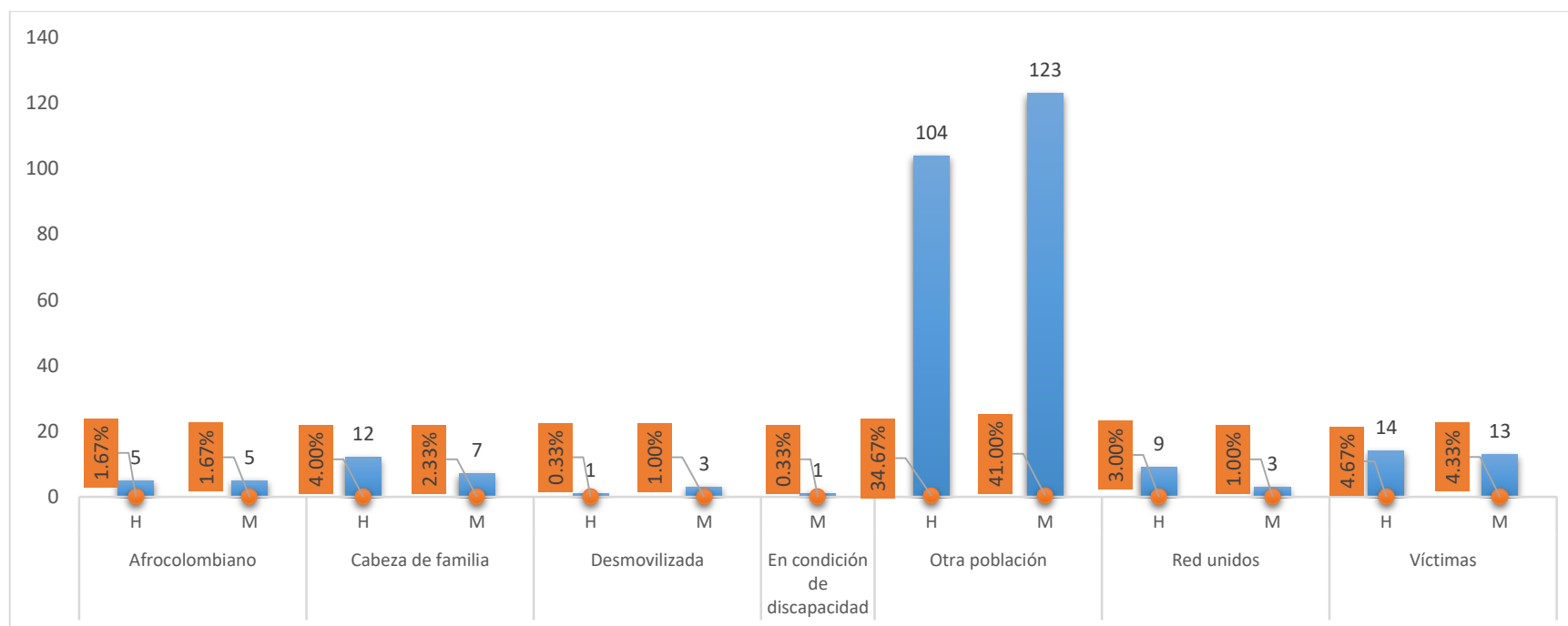


Figura 5: Caracterización de los beneficiarios según el tipo de población y género.

Fuente: elaboración propia.

En la figura N° 5, se observa la distribución de la población beneficiaria del programa de acuerdo al tipo de población y género, obtenido lo siguiente: que el 41,00% equivalente a 123 personas que pertenecen a otra población son del género femenino, en tanto que el 34,67% equivalente a 104 personas, pertenecen al género masculino, seguidamente se sabe que el 4,67% equivalente a 14 personas son víctimas y pertenecen al género masculino, en contraste con el 4,33% equivalente a 13 personas, igualmente el 4,00% equivalente a 12 personas del género masculino se identifican como jefes de hogares en contraste con el 2,33% equivalente a 7

personas, en su orden el 3,00% equivalente a 9 personas del género masculino se identifican como pertenecientes a la red unidos en contraste con el 1,00% equivalente a 3 personas del género femenino, complementariamente el 1,67% equivalente a 5 personas pertenecen a la comunidad afrocolombiana esto último en iguales cifras tanto para el género masculino como femenino.

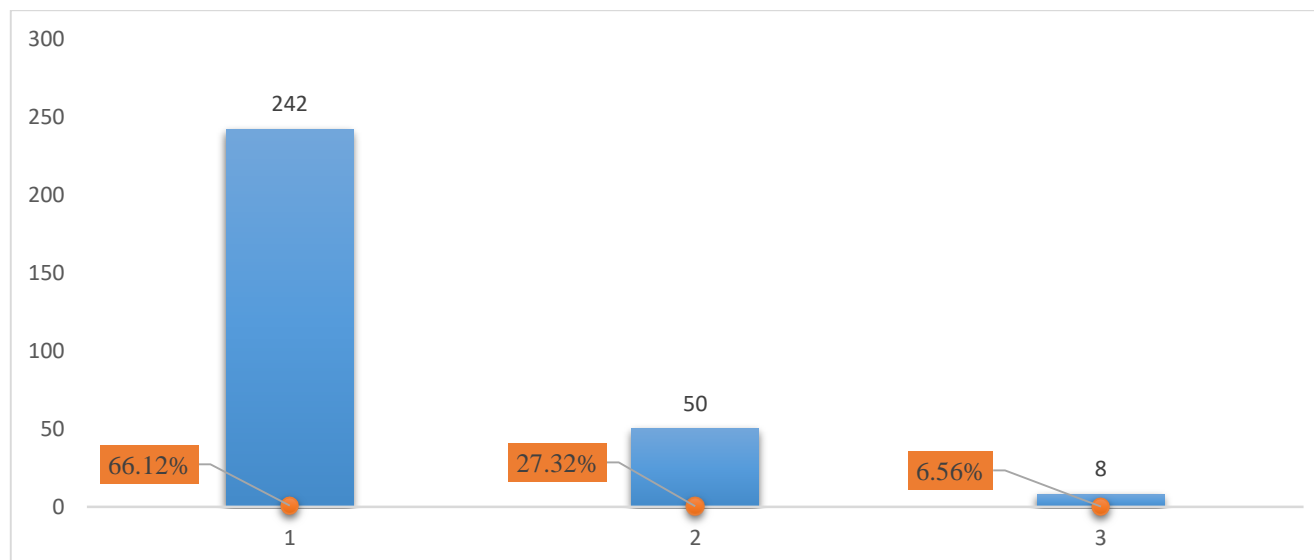


Figura 6 : Caracterización de los beneficiarios según el nivel de SISBEN.

Fuente: elaboración propia

De la figura n.º 6 se tiene que el 66,12% de la población beneficiaria del programa que equivale a 242 personas pertenecen al nivel de SISBEN 1, en tanto que el 27,32% equivalente a 50 personas pertenecen al nivel de SISBEN 2, finalmente, el 6,56% equivalente a 8 personas pertenecen al nivel 3.

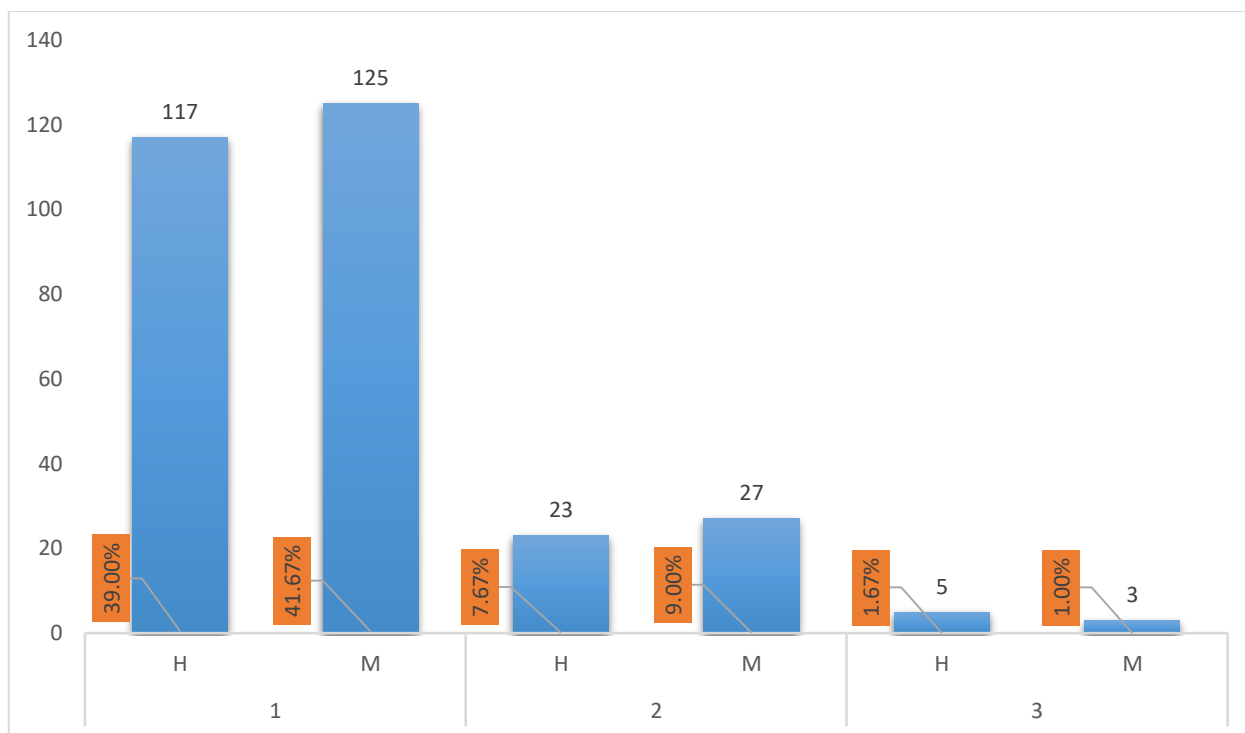


Figura 7 : Caracterización de los beneficiarios según el nivel de SISBEN y género.

Fuente: elaboración propia

En la figura n.º 7 se observa que el 41,67% de los beneficiarios del programa que equivale a 125 personas son del género femenino, en contraste con el 39,00% equivalente a 117 personas que son masculinos, ambos pertenecientes al nivel de SISBEN 1. Igualmente, se tiene que el 9,00% equivalente a 27 personas son del género femenino y el 7,67% equivalente a 23 personas son del género masculino, haciendo parte del nivel de SISBEN 2. Finalmente, para el caso del nivel de SISBEN 3, este está representado por el 1,67% que equivale a 5 personas del género masculino y el 1,00% equivalente a 3 personas son del género femenino.

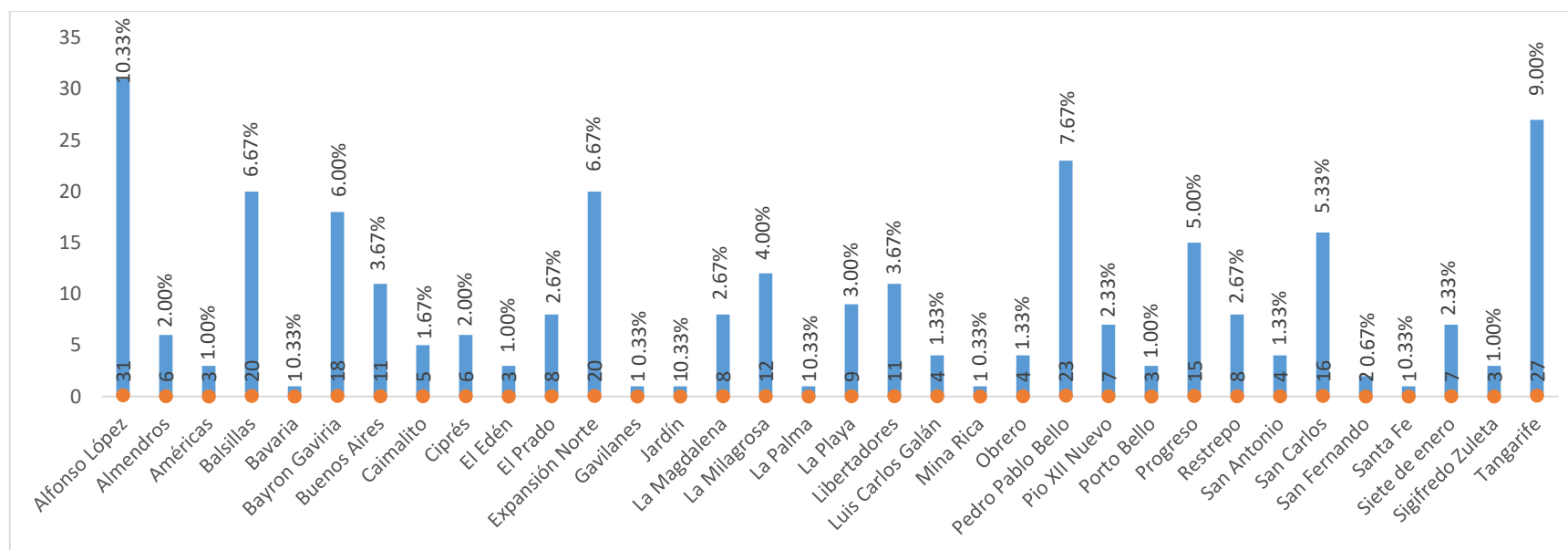


Figura 8 : Caracterización de los beneficiarios según barrio.

Fuente: elaboración propia.

De la figura n.º 8 se observa que la distribución de los beneficiarios del programa según la zona urbana de procedencia es como sigue: el 10,33% que equivale a 31 beneficiarios viven en el barrio Alfonso López, seguido de un 9,00% equivalente a 27 personas que residen en el barrio Tangarife, así mismo el 7,67% equivalente a 23 personas son del barrio Pedro Pablo Bello. Un 6,67% procedente de la zona de Expansión Norte aporte un total de 23 personas, los anteriores barrios representan una tercer parte del total de los beneficiarios con una frecuencia relativa equivalente al 33.67% lo que se traduce como 101 beneficiarios en tanto que, el 67.33% de los demás beneficiarios es decir 199 de estos se encuentran distribuidos en las demás zonas urbanas.

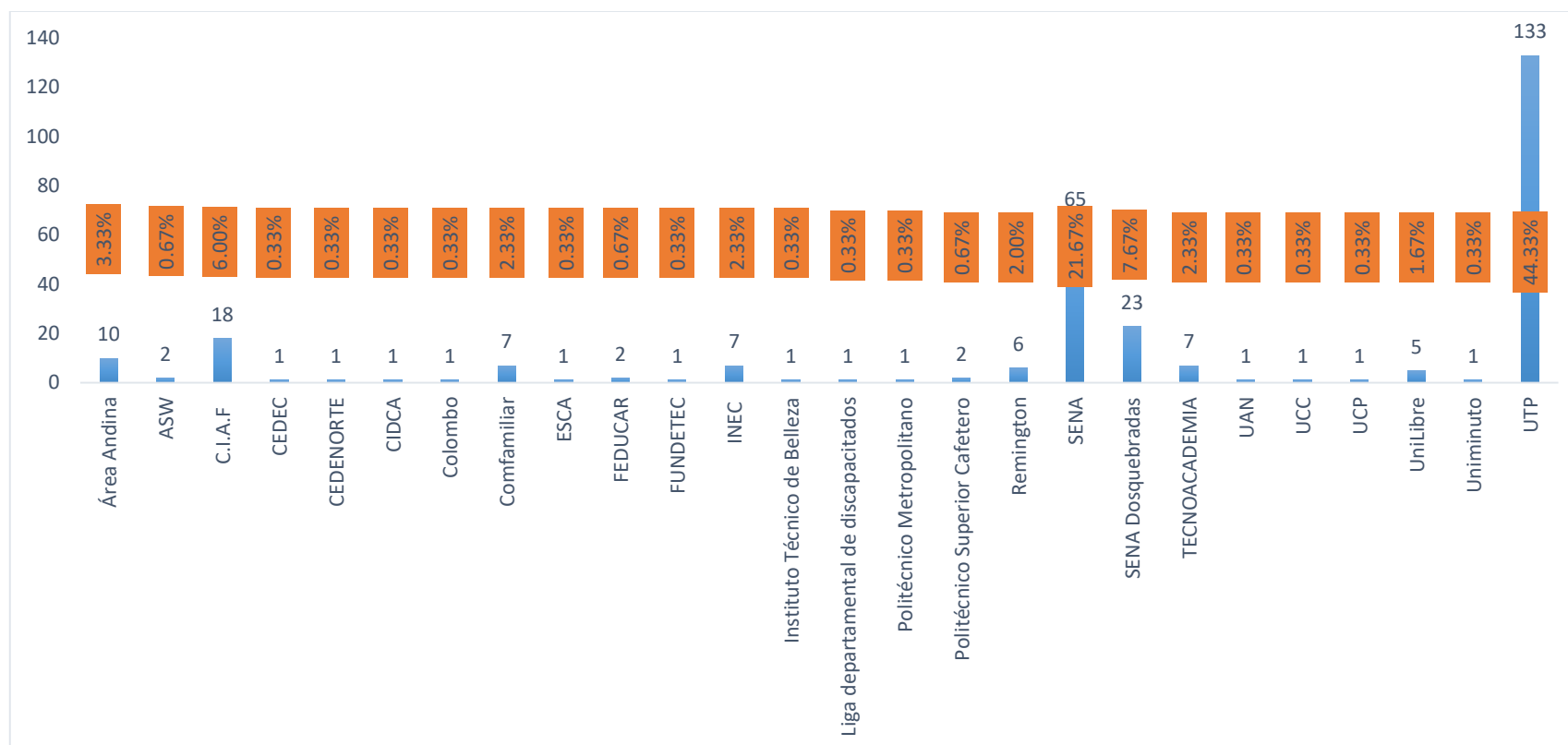


Figura 9 : Caracterización de los beneficiarios según Institución Educativa

Fuente: elaboración propia.

De a figura n.º 9 se observa que el 44,33% de los beneficiarios equivalente a 133 personas se encuentran matriculados en la UTP, en tanto que el 21,67% equivalente a 65 personas lo están en alguno de los programas de formación del SENA con sede en la ciudad de Pereira, en tanto que el 7,67% equivalente a 23 personas asisten a programas de formación en el SENA sede Dosquebradas. Se

concluye que en las instituciones antes referidas se concentra el 73.67% de la población atendida por el programa en tanto que el 26,03% se distribuye en las restantes 23 instituciones a las que asisten los beneficiarios del programa.

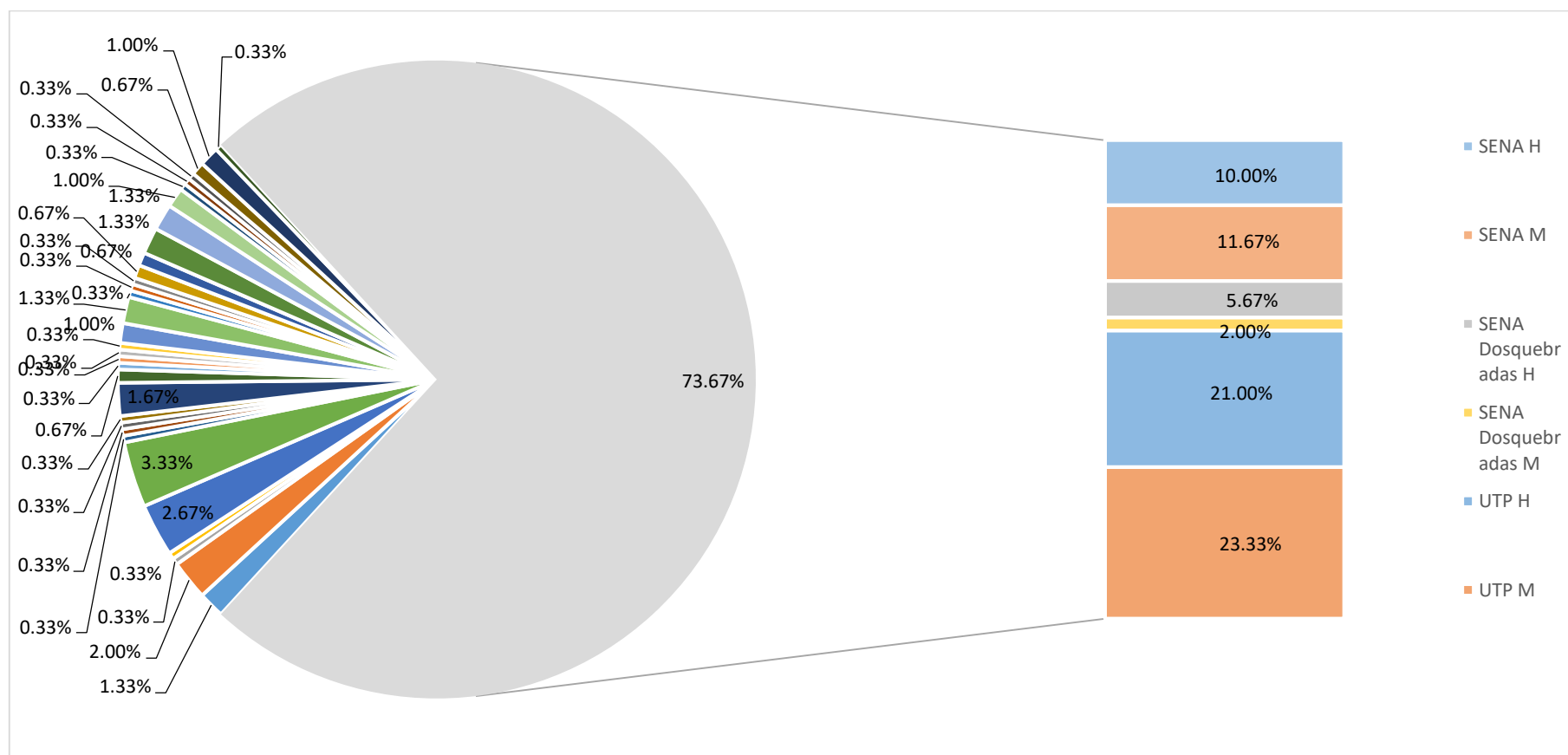


Figura 10 : Segmentación por género de los beneficiarios del programa según la Institución educativa

Fuente: elaboración propia.

Haciendo referencia a la gráfica n.º 9 en la cual se observa que el 73,67% de la población beneficiaria del programa equivalente a 221 personas se concentran en 3 instituciones educativas, estas son: UTP, SENA Pereira y SENA Dosquebradas se detalla que de ese porcentaje el 23,33% equivalente a 70 personas pertenecen al género femenino y adelantan su procesos de formación en la UTP. Por otro lado, el 21,00% equivalente 63 personas pertenecientes al género masculino. En el caso de la institución educativa SENA Pereira, el 11,67% equivalente a 35 personas pertenecen al género femenino, en tanto que el 10,00% equivalente a 30 pertenecen al género masculino. Finalmente, en el caso de la institución educativa SENA Dosquebradas, el 5,67% equivalente a 17 personas pertenecen al género masculino, y el 2,00% equivalente a 6 personas se agrupan dentro del género femenino.

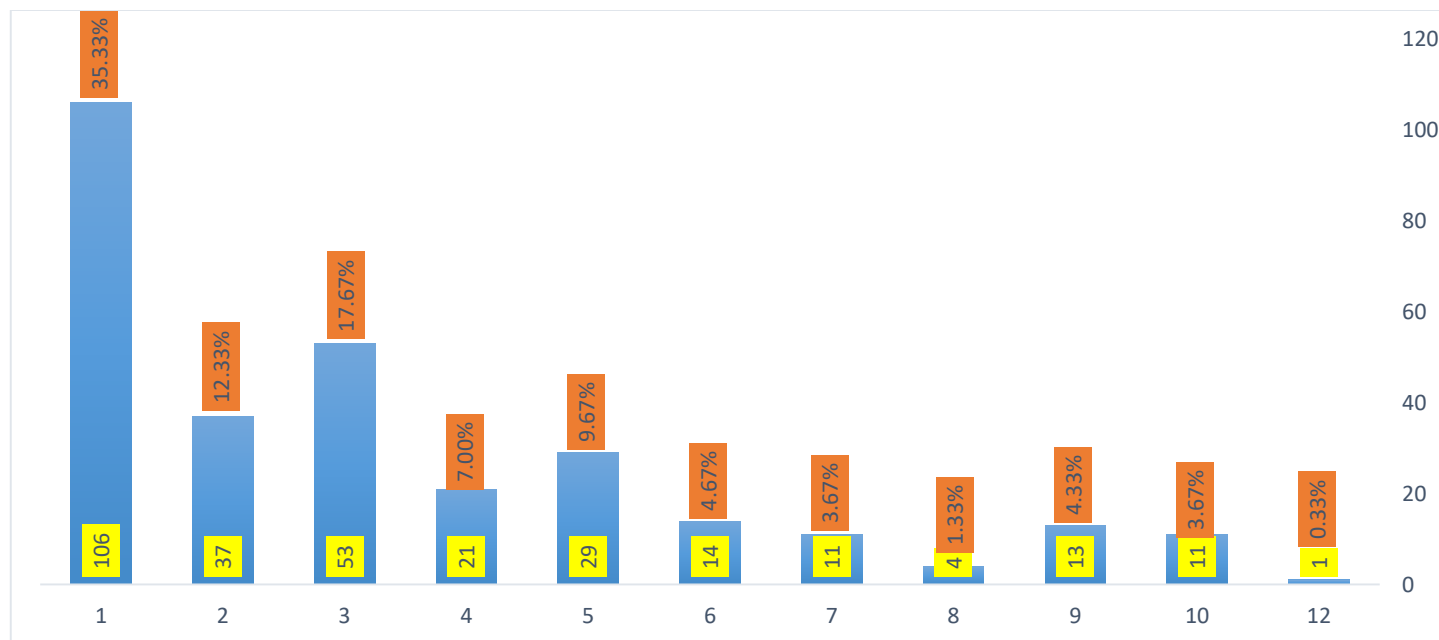


Figura 11 : Distribución de los beneficiarios por semestre.

Fuente: elaboración propia.

De la figura n.º 11 se observa que la mayor concentración de beneficiarios del programa según el semestre en curso se encuentra en el 1º, con un 35,33%, equivalente a 106 beneficiarios, por otro lado, el 17,67% equivalente a 53 personas cursan el 3º semestre, el 12,33% equivalente a 37 cursan el 2º. Lo que indica que el 65,33% de los beneficiarios que equivalen a 196 se concentran en los semestres 1º, 2º y 3º; en tanto que el restante 34, 67% se distribuyen desde los semestres 4º al 12, lo que equivale a 104 beneficiarios.

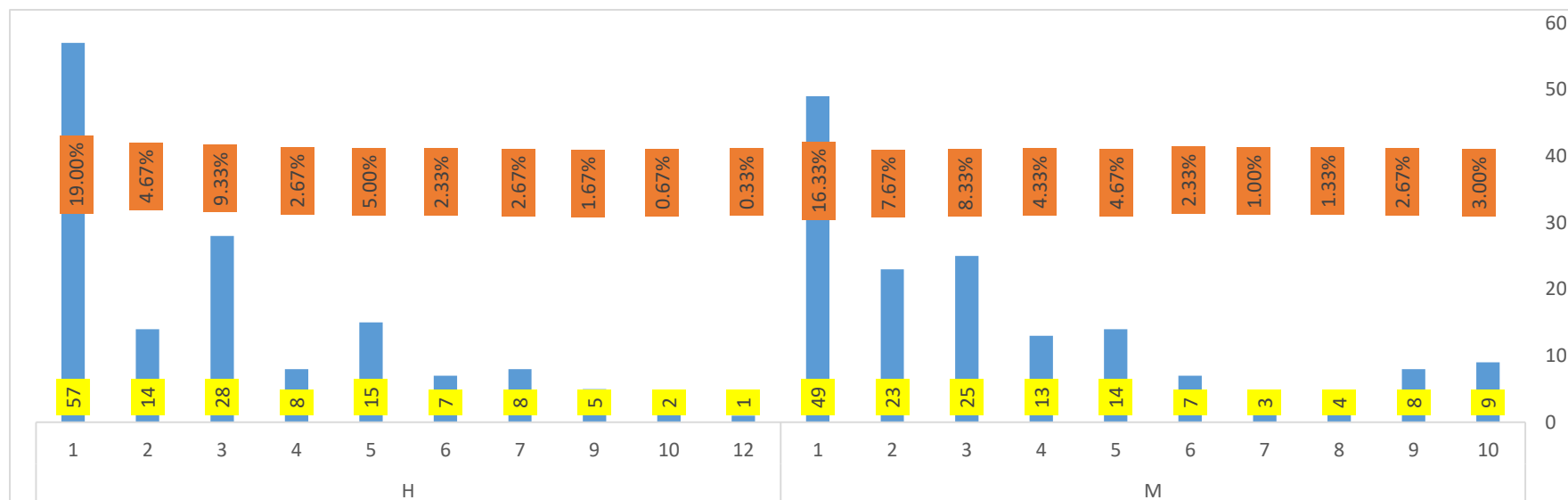


Figura 12: Distribución de los beneficiarios por semestre y género.

Fuente: elaboración propia.

De la figura n.º 12 se observa que la distribución de los beneficiarios por semestre cursado y género se tiene que para los hombres el 33% equivalente a 99 beneficiarios se concentran en los semestres 1º, 2º y 3º; en tanto que el 15,34% equivalente a 46 hombres se distribuyen en los demás semestres, mientras que para el caso de las mujeres, se tiene que el 32,33% equivalente a 97 mujeres se concentran en los semestres 1º, 2º y 3º, en tanto el 19,33% restante de la población femenina equivalente a 58 beneficiarias se distribuyen en los de más semestres.

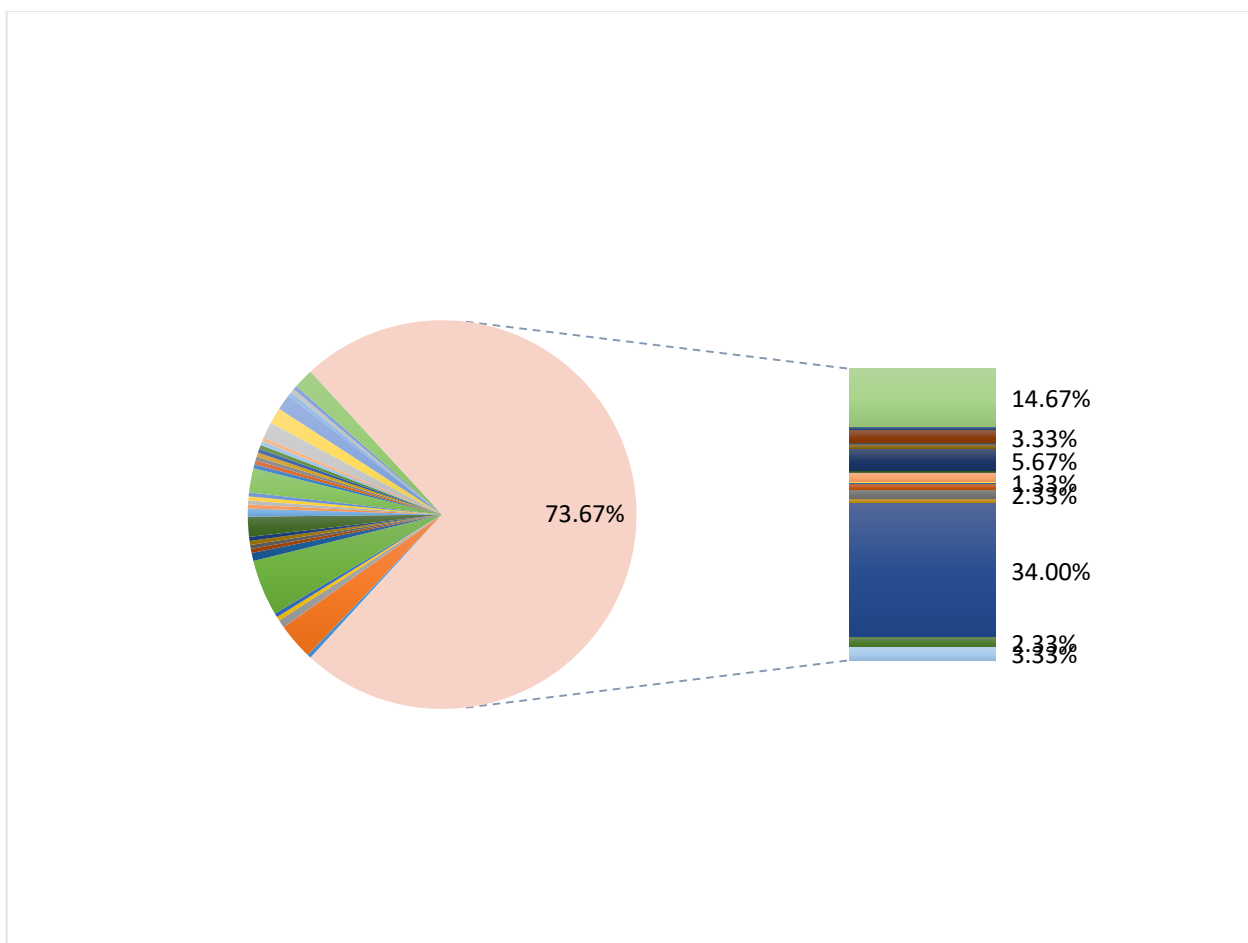


Figura 13: Caracterización de los beneficiarios del programa según el tipo de población e Institución Educativa.

Fuente: elaboración propia.

De la figura n.º 13 se observa que la caracterización de la población atendida por el programa según el tipo de población e institución educativa a la cual asisten en sus diferentes programas de formación es la siguiente: En la UTP el 34,00% equivalente a 102 personas se identifica como otra población, en tanto que el 14,67% equivalente a 44 personas se identifica como otra población en el SENA Pereira, mientras que 5,67% equivalente a 17 personas se identifica como otra población, estas adelantan sus estudios en el SENA Dosquebradas. De igual modo, existe un grupo que se identifica como víctima compuesto por 20 personas, que equivale al 6,66% de la

población atendida que asiste a programas de formación educativa que asisten de modo proporcional aportando un 3,33% respectivamente al SENA Pereira y UTP. Así mismo, el grupo poblacional identificado como cabeza de familia que asiste a la UTP se conforma por 7 personas lo que equivale al 2,33% y en iguales proporciones para la población que se identifica como perteneciente a la RED Unidos de la misma institución.

Para el caso de la población que se identifica como afrocolombiana se evidencia que el 1,33% equivalente a 4 personas asisten al SENA Pereira y en estas mismas condiciones lo hace otro grupo a la UTP. Un tercer grupo que se identifica como cabeza de familia que aporta la misma proporción antes referida asistiendo al SENA Pereira. A continuación se exponen los grupos poblaciones que se componen por 3 personas lo que equivale al 1,00%, así: uno asiste a SENA Dosquebradas, SENA Pereira y UTP que se identifican como pertenecientes a RED Unidos, cabeza de familia y desmovilizada respectivamente. Finalmente, los grupos poblaciones representados por 1 persona, lo que equivale a 0,33% que asisten todos a la institución educativa SENA Dosquebradas sus caracterizaciones la siguiente respectivamente: afrocolombiano, perteneciente a RED Unidos y víctimas.

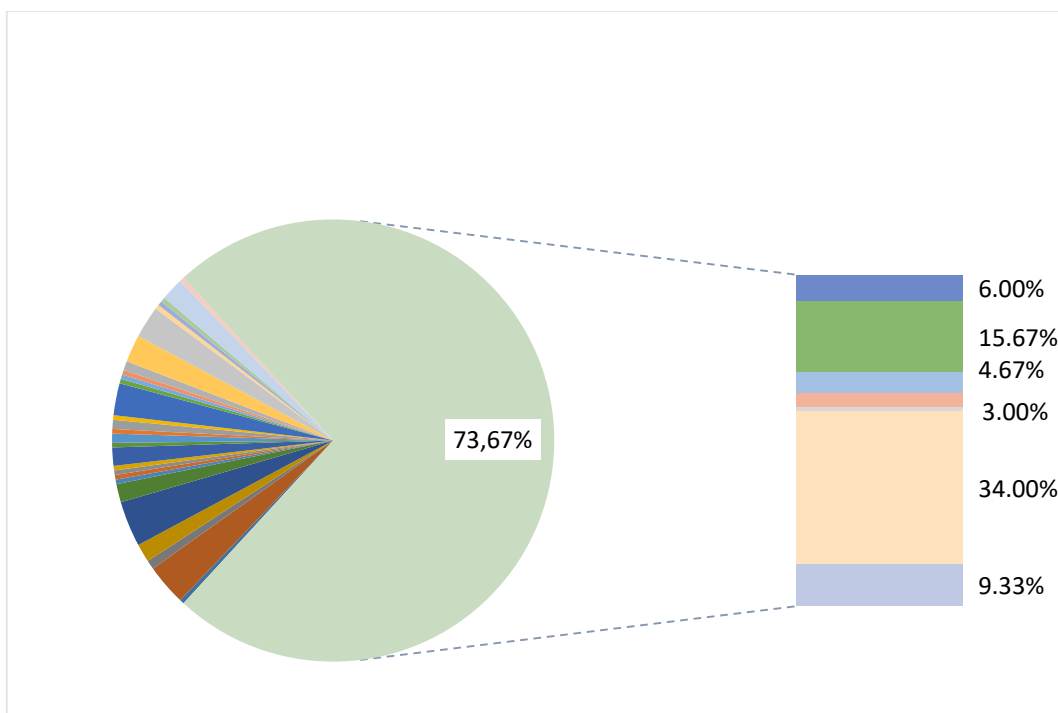


Figura 14 : Caracterización de la población beneficiaria según el tipo de documento e Institución educativa

Fuente: elaboración propia.

De la figura de n.º 14 se evidencia que para el caso de las instituciones que reúnen el 73,67% equivalente a 221 personas de la población beneficiaria se conglomeran en dos subgrupos respecto al tipo de documento con el que se identifican así: el 38,00% equivalente a 114 personas tiene cédula de ciudadanía y asisten a programas de formación a la UTP, mientras que el 18% equivalente a 54 asisten al SENA Pereira; a su vez, el 6,33% equivalente a 19 personas que asisten a la UTP poseen tarjeta de identidad, el 4,67% equivalente a 14 personas asisten a SENA Dosquebradas y poseen cédula de ciudadanía, el 3,67%, equivalente a 11 asisten al SENA Dosquebradas e igualmente posee cédula de ciudadanía, y finalmente el 3,00% equivalente a 9 personas asisten al SENA Dosquebradas y posee tarjeta de identidad.

COSTOS ASOCIADOS ENTRE LAS DOS VERSIONES DEL PROGRAMA DE SUBSIDIO DE TRANSPORTE					
	VIGENCIA		VARIACION		OBSERVACION
	2017	2018	PORCENTUAL	GLOBAL	
COSTO PASAJE RECISA		\$ 1.605			
COSTO LIPSA	\$ 1.920	\$ 2.120	9,4%	\$ 200	
COSTO ESTUDIANTE	\$ 900	\$ 900	0,0%	\$ 0	
COSTO ALCALDIA	\$ 1.020	\$ 705	30,9%	\$ 315	
COSTO GLOBAL PROGRAMA LIPSA	\$ 86.400.000	\$ 349.800.000	75,3%		Si se atendieran los 300 beneficiarios actuales
COSTO GLOBAL PROGRAMA RECISA		\$ 264.825.000			Cuando se presenta 100% de demanda
DIFERENCIA	NA	\$ 84.975.000			
PORCENTAJE SUBSIDIO ALCALDIA -LIPSA	53,1%	57,5%			
PORCENTAJE APOORTE ESTUDIANTE-LIPSA	46,9%	42,5%			
PORCENTAJE SUBSIDIO ALCALDIA -RECISA		43,9%			
PORCENTAJE APOORTE ESTUDIANTE-RECISA		56,1%			
TOTAL SUBSIDIO	100,00%	100,00%			
MONTO SUBSIDIO ALCALDIA-LIPSA	\$ 45.900.000,00	\$ 201.300.000,00			
MONTO APOORTE ESTUDIANTE-LIPSA	\$ 40.500.000,00	\$ 148.500.000,0			
MONTO SUBSIDIO ALCALDIA-RECISA		\$ 116.325.000,0			
MONTO APOORTE ESTUDIANTE-RECISA		\$ 148.500.000,0			
CONTRATO N° 121 DEL 26 de Enero de 2018-RECISA S.A.S		\$ 83.623.880,00			
TOTAL POR CUBRIR		\$ 181.201.120,00			

Figura 15: Costos comparativos del proceso de empalme de las dos versiones del programa

Fuente: elaboración propia

Con base a los datos arrojados en la Figura N° 15, se denota el claro sobrecosto del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL, de la Alcaldía de La Virginia Risaralda de un 30,9% en la adquisición de cada pasaje lo que equivaldría a un monto total para atender 300 beneficiarios de \$349,8 millones, de los cuales el 53,1% para el año 2017 y del 57,5% para el año 2018 sería cubiertos por recursos propios de la Alcaldía, el incremento porcentual en ambos años del ,4,4% se debe a un incremento en la tarifa de transporte público a nivel metropolitano. Paralelamente se evidencia que de este costo total es cofinanciado con recurso de destinación específica generados por recaudos de la venta de los pasajes, dicho porcentaje de cofinanciación asciende al 46,9% para el año 2017 y del 42,5% para el año 2018, así como antes se explicó, la diferencia porcentual de ,4,4% entre ambos años obedece al incremento de la tarifa de transporte, sin embargo dicho porcentaje de variación es inverso al incremento del mismo porcentaje para la Alcaldía en razón a que por decisión del consejo de Gobierno se optó por no incrementar los costos de adquisición de cada pasaje para los beneficiarios, asumiendo lógicamente el

incremento tarifario la administración municipal, la anterior decisión fue basada en que los pasajes expendidos en el año 2018 fueron adquiridos a precios de 2017 y pasaron como recursos del balance.

En razón de lo expuesto y al implementarse la nueva modalidad de transporte en el operador de MEGABUS la empresa RECISA S.A.S se evidencia lo siguiente: Que la disminución de costos de administración de \$120 pesos por tiquete se desestima, en razón a que en la nueva modalidad ya no existe dicho concepto, lo que equivale a una reducción del costo en el contrato N° 121 del 26 de enero de 2018 por el orden de los \$3,9 millones que de inmediato permite la asignación de subsidios a 113 nuevos usuarios por cada mes de servicio.

Capítulo V: propuesta

El programa de subsidio de transporte entregado por la Alcaldía de La Virginia a personas que por sus condiciones socioeconómicas buscan hacer de esta herramienta una posibilidad para subsidiar su acceso a la educación superior y capacitación para el trabajo, venía operando desde el año 2002 con la misma empresa proveedora del servicio, Líneas Pereiranas. Para la época esta empresa se convirtió en la respuesta a una demanda creciente de desplazamiento de una población con 32 mil habitantes entre ellos estudiantes egresados de los diferentes planteles educativos con anhelos de poder continuar su formación en centros de educación superior que solo tenían presencia en la capital Risaraldense. Esta situación antes explicada en detalle originaba la necesidad de parte de la Alcaldía de La Virginia Risaralda de generar un contrato de prestación de servicio de transporte para la movilización de sus beneficiarios, sin embargo para poder mejorar las condiciones de calidad en la prestación del servicio era necesario:

Ampliar la cobertura del programa para dar cumplimiento a la meta (1.3.1) del plan de desarrollo del municipio para el período 2016-2019, la cual establecía Garantizar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo.

Socializar el programa de TRANSPORTE ESTUDIANTIL en los diferentes centros de educación a los potenciales beneficiarios que estén cursando grado 11, motivándolos a que accedan a programas de educación superior.

Lo anterior podemos ver reflejado en la figura N° 16.



Figura 16: Diagrama principios de la reestructuración del programa TRANSPORTE

ESTUDIANTIL

Fuente: elaboración propia.

En la figura N° 16 se plantea la descripción grafica de los principios en el proceso de reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL, de tal manera que se amplíe y garantice la cobertura del programa y que se cumplan los objetivos específicos^{2, 3,4 y 7,}

planteados en este trabajo de investigación, soportados en los datos analizados en el capítulo 4 de este documento. Su cumplimiento contribuye de manera eficaz al cumplimiento del objetivo General, redundado en mejores condiciones del servicio público dado a la comunidad y en especial a los beneficiarios del programa. Siendo el anterior un modelo replicable susceptible de mejora en todo momento y que brinda herramientas para el control político por parte del Concejo municipal como coadministrador, brinda información de seguimiento a los entes de control como la Contraloría Departamental de Risaralda o cualquier otro interesado y permite documentar el proceso a fin de ser coherente con la norma NTC-GP 1000 del sector Público.

Dichos Principios y su descripción son:

CAPACITACION: Se requiere iniciar procesos de capacitación tanto a los funcionarios de la Secretaría de Hacienda municipal, y la Secretaria de Desarrollo Económico y Competitividad como también a los funcionarios del operador RECISA .S.AS. para que en conjunto puedan brindar la oportunidad de la atención en cada instante y para cada caso específico de los beneficiarios del programa tanto para adquirir los pasajes como para su uso posterior al interior del sistema MEGABUS, así mismo los conductores de las líneas alimentadoras Ruta 28 del sistema MEGABUS incorporen dentro de sus hábitos de ruta las paradas en áreas de influencia de instituciones educativas como la Universidad Libre de la Av. de las Américas; paradero este que a la fecha de este estudio no se encuentra demarcado dentro de la ruta.

OPORTUNIDAD: Es menester para el programa entender y sensibilizarse frente a la realidad económica de los beneficiarios del programa que por sus condiciones socioeconómicas, pueden ver limitado su acceso a programas de educación superior y de formación para el trabajo por la no prestación del servicio de TRANSPORTE ESTUDIANTIL de manera oportuna como hasta la fecha de este estudio, ya que revisados los procesos contractuales de las vigencias 2013-2016, el

común denominador para la prestación del servicio se caracteriza por dos DEBILIDADES. 1. El servicio es prestado a partir de los meses de abril-mayo, cuando ya el periodo lectivo ha dado inicio desde el mes de enero en algunas instituciones y paralelo a esto el programa solo ha atendido con la expedición de pasajes hasta los meses de octubre máximo, cuando los periodos lectivos o programas de formación continúan de manera ininterrumpida hasta el mes de diciembre en varios de los casos. 2. Se presenta con frecuencia la no disponibilidad, o la misma se presenta de manera interrumpida para la expedición de los tiquetes, casi siempre por debilidades administrativas o de planeación contractual, como se refleja en los informes de auditoría de la oficina de Control Interno. Las dos características antes referidas atentan contra la necesidad manifestada por una población habida de acceso a programas de educación superior y de formación para el trabajo, desestimulando el uso del programa, la deserción del mismo y desestimulación para dar continuidad por parte de los usuarios a sus respectivos programas.

BUEN TRATO: Según informes del Consejo de Gobierno y en especial quejas radicadas en la Secretaría de Gestión Administrativa y de Desarrollo Económico y Competitividad, los usuarios manifiestan problemas en la atención para la expedición de los pasajes, tanto por funcionarios operativos de la Secretaría de Hacienda los cuales se encuentran documentados y/o radicados ante dicha área. De manera simultánea los beneficiarios del programa manifiestan abusos y/o comentarios displicentes por parte de algunos conductores al momento de prestar el servicio de transporte, estas manifestaciones de los beneficiarios coinciden cuando el municipio no ha hecho de manera oportuna los desembolsos por concepto de los servicios prestados por el contratista. Dadas estas irregularidades en la prestación del servicio y en la expedición del tiquete es necesario coincidir tanto del prestador del servicio como contratista de la administración municipal como del servidor público de la Alcaldía municipal de La Virginia

como contratante, que ambos tienen una relación contractual que busca contraer beneficios sociales a una comunidad específica.

EDUCACION: La infraestructura del sistema como las normas mínimas de uso de la misma requieren que sean parte de la cultura y educación de los beneficiarios del sistema a fin que este pueda ser usado sin ningún tipo de ademanes o extralimitación por parte de los usuarios del sistema, garantizando la correcta prestación del servicio en el tiempo y que la misma sea dada de la mejor forma.

REPROCESO: La filosofía del proceso precontractual así como de la ejecución, supervisión y seguimiento del programa debe apuntar a mitigar en lo menos posible los efectos causados por los re procesos en todas las etapas, que finalmente van en detrimento de la relación contractual entre contratista y contratante, afectando de manera visible los intereses de los beneficiarios del programa y elevando los costos administrativos de la Alcaldía. Por la anterior se requiere que los procesos de planeación contractual y marco normativo sean documentados por parte de la Secretaría de Gestión Administrativa de la Alcaldía a fin que a través de la estrategia de capacitación los funcionarios del área se garantice que la formulación precontractual tanto en lo documental como en el aseguramiento de los recursos por partidas presupuestales estén disponibles y se eviten los re procesos.

TARIFA: Como parte fundamental para asegurar la operatividad del programa y su sostenimiento económico se basa en la concepción de la tarifa más económica en comparación con los precios del mercado para servicios de transporte metropolitano. Disminuyendo costos administrativos que para la fecha de estudio tenía el programa de \$120 por cada tiquete expedido, lo cual hacía la tarifa más costosa en comparación con los precios del mercado.

UNIDADES DE ATENCION Y SOCIALIZACION: para lograr incentivar el acceso al programa por parte de los potenciales beneficiarios se hace necesario el fortalecimiento de los canales de comunicación en la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad de la Alcaldía Municipal, como en las estaciones MEGABUS a fin que el programa sea socializado en cada una de estas áreas del contratista y del contratante y se pueda brindar información a los potenciales beneficiarios. Las estrategias de socialización deben ser emprendidas por parte de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad de la Alcaldía Municipal en los diferentes planteles educativos dirigida a estudiantes de los grados 11, y los que tenga intenciones de continuar su formación vocacional a través de los diferentes convenios que tienen los planteles educativos con instituciones educativas con sede en el Área Metropolitana. De manera simultánea en cada estación de MEGABUS, se puede hacer uso de los espacios publicitarios diseñados para que se haga mayor difusión del programa y se sostenga el mayor número de personas con sus beneficios.

RESPALDO: la supervisión del proceso contractual requiere mayor respaldo, que no se límite al solo proceso contractual y pago de los servicios prestados por el contratista, sino que además en mesas de trabajo concertado con el contratista se diseñen estrategias para la mejora de las condiciones del servicio, diseño de rutas, incentivos a los usuarios, servicio social, entre otros, que sumados propendan por que el programa sea prestado de manera equitativa y con oportunidad a cada usuario.

ADAPTABILIDAD: Es de reconocer que el programa de TRANSPORTE ESTUDIANTIL viene operando desde el año 2002 sin ninguna variante, es decir que para la fecha de elaboración de este estudio ya contaba con 15 años de operación y a pesar que los usuarios no han sido las mismas personas, su posicionamiento en la comunidad y relevo generacional lo han

caracterizado con ciertos rasgos que se han sostenido en el tiempo de operación, por lo que es necesario el acompañamiento a los usuarios en el proceso de reestructuración, al cambiar de operador de transporte, sistema de atención y trámite para la obtención del subsidio. Tal como se ha descrito antes.

A continuación en la figura N° 17, se describe el flujo del procedimiento y trámites para acceder por parte del beneficiario del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL y a sus beneficios.

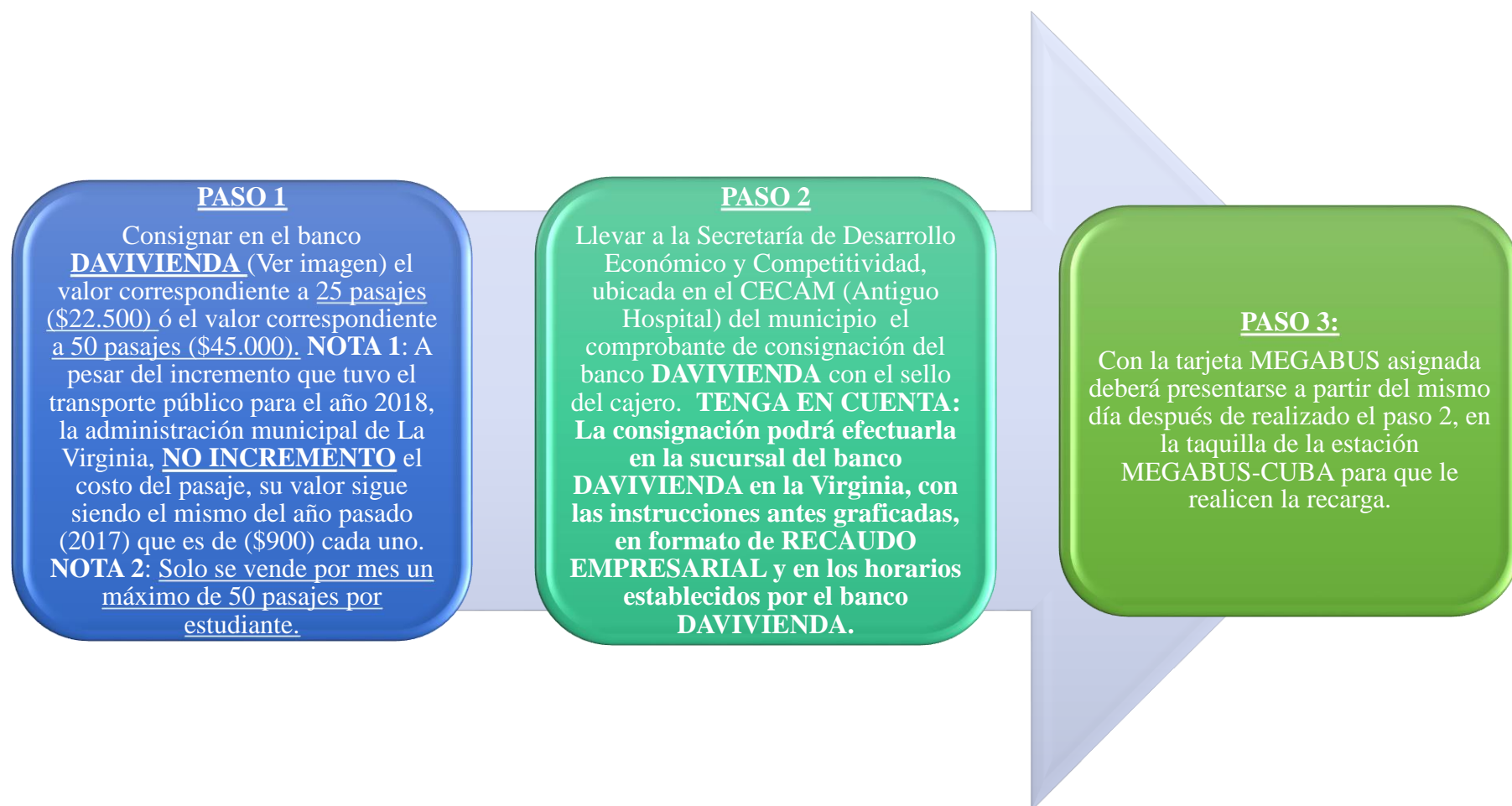


Figura 17: Funcionamiento del programa por parte de los beneficiarios

Fuente: elaboración propia

En la figura N° 17 se encuentran los pasos que se requiere llevar a cabo para acceder a los beneficios del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL de La Alcaldía de La Virginia, en materia de subsidio de transporte Metropolitano, para las personas que desarrollan programas de formación técnica, tecnológica y universitaria o formación para el trabajo en centros de educación de los municipios de Pereira y Dosquebradas.

Los beneficiarios deben leer con atención las instrucciones, en caso de presentarse dificultades en la prestación del servicio deben reportar la novedad, por medio de correo electrónico a competitividad@lavirginia-risaralda.gov.co o al whatsapp 3182854701.

En el caso infortunado que algún conductor o funcionario de MEGABUS, se niegue a prestar el servicio, por cualquier razón, el beneficiario debe tomar nota de la fecha, hora y número de bus o placa del vehículo cuando aplique o cargo y nombre del funcionario de la estación de MEGABUS fecha y hora de la novedad y reportar la misma por los medios antes mencionados, para tomar los correctivos del caso.

Descripción del proceso para la asignación del subsidio de transporte metropolitano.

PASO 1:

Consignar en el banco **DAVIVIENDA** (Ver imagen) el valor correspondiente a 25 pasajes (\$22.500) o el valor correspondiente a 50 pasajes (\$45.000). **NOTA 1:** A pesar del incremento que tuvo el transporte público para el año 2018, la administración municipal de La Virginia, **NO INCREMENTO** el costo del pasaje, su valor sigue siendo el mismo del año pasado (2017) que es de (\$900) cada uno. **NOTA 2:** Solo se vende por mes un máximo de 50 pasajes por estudiante.

OBSERVACION N° 1: CUANDO EL BENEFICIARIO VA A ADQUIRIR 25 PASAJES,
ESTA ES LA CONSIGNACION QUE DEBE EFECTUAR

MUNICIPIO DE LA VIRGINIA **241030527**

FORMATO DE CONVENIOS EMPRESARIALES

ESCRIBA EL NUMERO DE LA TARJETA MEGABUS ASIGNADA

ESCRIBA EN ESTE ESPACIO LOS DATOS DEL ESTUDIANTE BENEFICIARIO DEL SUBSIDIO

DATOS DEL CONVENIO
Nombre del convenio: Código convenio / No. cuenta: (02)02600328-886

FORMA DE PAGO RECAUDO / PLANILLA
Efectivo ☐ Cheque ☐ CARGO A CUENTA O TARJETA DE CREDITO ☐ Cuenta de Ahorro ☐ Cuenta Corriente ☐ Tarjeta de Crédito* ☐ No. de cuotas:
Total efectivo / Cargo a cuenta o Tarjeta \$ **\$22.500**
Total cheque \$ **\$22.500**

RELACION DE CHEQUES LOCALES
Código banco: No. Cheque: No. cuenta del cheque: Valor:
Total cheque \$ **\$22.500**

COBRO POR VENTANILLA
Nombre del beneficiario: Identificación del beneficiario: Valor a cobrar: \$
Planilla asistida ☐ No. documento:
PAGO DE PLANILLA ☐ No. documento:
DATOS DE QUIEN REALIZA LA TRANSACCION ☐ No. documento:
Firma de quien realiza la transacción:
Huellas:
- BANCO -

Figura 18: Diligenciamiento formato de recaudo para 25 pasajes

Fuente: elaboración propia

OBSERVACION N° 2: CUANDO EL BENEFICIARIO VA A ADQUIRIR 50 PASAJES,
ESTA ES LA CONSIGNACION QUE DEBE EFECTUAR

MUNICIPIO DE LA VIRGINIA **241030527**

FORMATO DE CONVENIOS EMPRESARIALES

ESCRIBA EL NUMERO DE LA TARJETA MEGABUS ASIGNADA

ESCRIBA EN ESTE ESPACIO LOS DATOS DEL ESTUDIANTE BENEFICIARIO DEL SUBSIDIO

DATOS DEL CONVENIO
Nombre del convenio: Código convenio / No. cuenta: (02)02600328-886

FORMA DE PAGO RECAUDO / PLANILLA
Efectivo ☐ Cheque ☐ CARGO A CUENTA O TARJETA DE CREDITO ☐ Cuenta de Ahorro ☐ Cuenta Corriente ☐ Tarjeta de Crédito* ☐ No. de cuotas:
Total efectivo / Cargo a cuenta o Tarjeta \$ **\$45.000**
Total cheque \$ **\$45.000**

RELACION DE CHEQUES LOCALES
Código banco: No. Cheque: No. cuenta del cheque: Valor:
Total cheque \$ **\$45.000**

COBRO POR VENTANILLA
Nombre del beneficiario: Identificación del beneficiario: Valor a cobrar: \$
Planilla asistida ☐ No. documento:
PAGO DE PLANILLA ☐ No. documento:
DATOS DE QUIEN REALIZA LA TRANSACCION ☐ No. documento:
Firma de quien realiza la transacción:
Huellas:
- BANCO -

Figura 19: Diligenciamiento formato de recaudo para 50 pasajes

Fuente: elaboración propia

PASO 2:

Llevar a la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, del municipio el comprobante de consignación del banco **DAVIVIENDA** con el sello del cajero. **TENGA EN CUENTA:** La consignación podrá efectuarla en la sucursal del banco **DAVIVIENDA** en la Virginia, con las instrucciones antes graficadas, en formato de **RECAUDO EMPRESARIAL** y en los horarios establecidos por el banco **DAVIVIENDA**.

TENER EN CUENTA: El horario para la atención de los beneficiarios o su representante será en los días hábiles de lunes a viernes de 8:00 am hasta las 12:00 m, los diez primeros días de cada mes.

TENER EN CUENTA: Solo se atenderá para trámites del subsidio “TRANSPORTE ESTUDIANTIL” en las oficinas de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, a los beneficiarios o su representante los primeros diez días de cada mes.

PASO 3:

Con la tarjeta MEGABUS asignada el beneficiario deberá presentarse a partir del mismo día después de realizado el paso 2, en la taquilla de la estación MEGABUS-CUBA para que le realicen la recarga

En la Figuera N° 20, se describe los procedimientos por parte de la Alcaldía de La Virginia para colocar a disposición del público los subsidios.

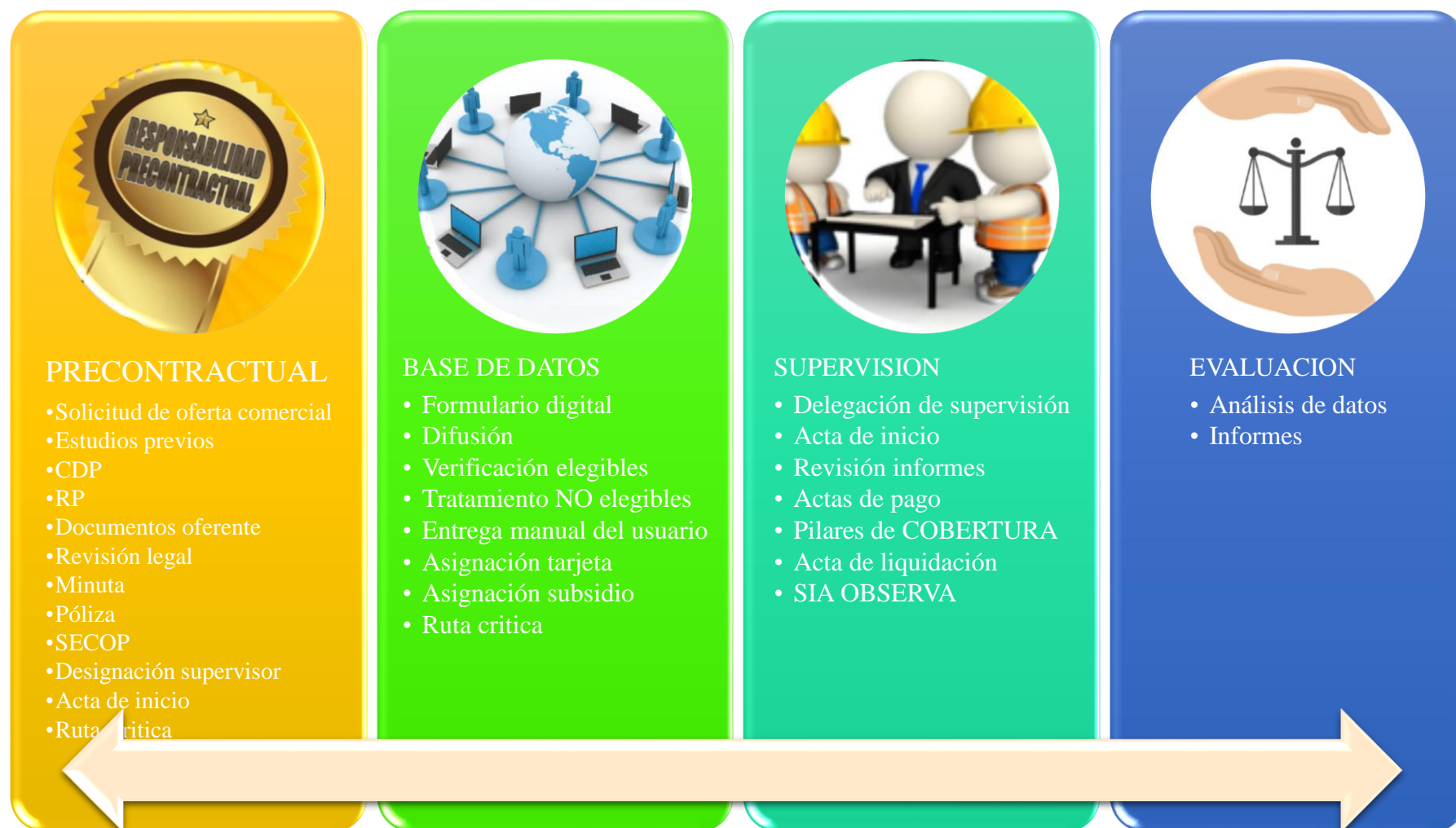


Figura 20: Diagrama de procesos a seguir por Alcaldía La Virginia para reestructurar programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL

Fuente: elaboración propia

PRECONTRACTUAL

- Solicitud de oferta comercial

Debido a que la pluralidad de oferentes para el caso específico de la Alcaldía de La Virginia en cuanto a la necesidad de contar con un prestador de servicios de servicios de transporte no existe, justifica su contratación directa en virtud a lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 1150 de 2007, reglamentado en el Decreto 1082 de 2015, Artículo 2.2.1.2.1.4.8. Razón por la cual tendrá que solicitar directamente al prestador de servicios RECISA S.AS. Operador de recaudo de MEGABUS su oferta comercial para la planeación contractual y materia prima para la elaboración de estudios previos.

- Estudios previos

Elaborar el documento que justifica la contratación de los servicios del oferente, realizando de manera coherente la descripción de la necesidad que se pretende suplir con la contratación, indicando claramente el tipo de población, características demográficas y sociales de los potenciales beneficiarios, e indicando la meta de plan de desarrollo y partidas presupuestales a ejecutar. Estableciendo indicadores de población a alcanzar y de porcentaje de cumplimiento de la meta en el plan de desarrollo, Este documento de estudios previos establece un propósito general que para la fecha del estudio era alcanzar una meta de 400 Estudiantes de los diferentes programas de educación técnica, tecnológica y profesional con domicilio en el municipio de La Virginia que acceden a estas modalidades de educación en diferentes centros educativos con

sede en los municipios de Pereira y Dosquebradas (Área Metropolitana centro occidente) . Paralelo a esto se debe establecer claramente los alcances, que serán actividades contractuales establecidas en la minuta, así como las obligaciones específicas del contratista, de tal manera que se garantice el pleno disfrute de los beneficios del programa por parte de sus beneficiarios considerando los pilares enunciados en la figura N° 17 de este estudio. Se debe indicar el plazo para la ejecución de las actividades contractuales que deben ser durante el periodo lectivo de los programas de formación a fin de garantizar el respaldo del prestador del servicio de transporte y lugar de ejecución que para el caso con la reestructuración se permite ampliar la cobertura del programa hacia el municipio de Dosquebradas, es decir se amplía el trayecto antes ofrecido por líneas Pereiranas de 37km a 59,80 km, sin incluir líneas alimentadoras que en el plan estratégico de MEGABUS (2017-2020) sostiene un constante incremento de la cobertura con la adición de nuevas líneas de transporte e inclusión de otras modalidades como es el cable aéreo. En las figuras 21, 22 y 23, podemos observar las estaciones en operación del sistema MEGABUS y sus líneas de articulados, denotando una amplia cobertura en la zona urbana metropolitana del centro occidente; centro de atención del programa de TRANSPORTE ESTUDIANTIL por la cercanía que ofrece a los diferentes centros de educación superior y de formación para el trabajo.



Figura 21: Ruta troncal uno, Sistema MEGABUS

Fuente. MEGABUS



Figura 22 Ruta troncal dos, Sistema MEGABUS

Fuente. MEGABUS



Figura 23: Ruta troncal tres, Sistema MEGABUS

Fuente. MEGABUS

- CDP

El Certificado de Disponibilidad Presupuestal, constituye en el documento que como su nombre lo indica CERTIFICA, la disponibilidad de los recursos y sus respectivas partidas presupuestales, que para el caso de la Alcaldía de La Virginia y del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL, en su presupuesto de renta y de gastos para la vigencia, se compone de recursos propios con código de fuente 101 y recursos de

recaudo de tiquete estudiantil con código 119 y rubros presupuestales 2.3.2.1.3.1.3 y 2.3.2.1.3.1.2 respectivamente. En este documento se evidencia que el programa antes de la reestructuración era financiado en una proporción del 57,5% por la Alcaldía y el restante 42,5% por el beneficiario, con la reestructuración y hablando en términos porcentuales no sin antes aclarar que las tarifas para el usuario permanecerían igual a pesar los incrementos tarifarios autorizado por el AMCO, se tendría que el programa pasaría a ser financiado en un 43,9% con recursos 101 de la Alcaldía o recursos propios y con recursos de la fuente 119 o recaudos en un 56,1%. Esto se debe al menor precio negociado en la tarifa que la Alcaldía no les traslada a sus usuarios sino que el diferencial lo usa para incrementar con los mismos recursos operacionales su cobertura en población atendida.

- RP

El Registro Presupuestal, ya es el compromiso económico de la existencia de las partidas presupuestales; que denotan la existencia del efectivo en caja o bancos para realizar los compromisos presupuestales y las erogaciones contra las actividades contractuales ejecutadas.

- Documentos oferente

Hacen parte de la oferta comercial y de los documentos que la soportan, hoja de vida institucional, declaración de renta, estados financieros con firma autorizada de contador público y sus respectivos documentos (copia

de tarjeta profesional, certificado de vigencia de la junta central de contadores y documento de identidad), certificados de antecedentes disciplinarios, fiscales, de convivencia y judiciales del representante legal, código de ética, copia documento de identidad representante legal, certificaciones de aportes en seguridad social, autorización para contratar. Todo lo anterior en original y firmado, además certificado de cámara de comercio con expedición no mayor a 30 días de presentada la oferta, y póliza de garantías para el caso de cumplimiento.

- Revisión legal

Según los informes de la oficina de Control Interno de la auditoria hecha al programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL para las vigencias 2013-2106, hubieron varios comunes denominadores que suscitaron hallazgos administrativos y fiscales de los entes de control, por deficiencias administrativas, en este aspecto se requiere de mayor compromiso y responsabilidad profesional con los procesos tanto del responsable del proceso precontractual como de la revisión jurídica de los requisitos habilitantes del proceso contractual. Involucrando lo anterior mayor nivel de supervisión desde la Secretaría de Gestión Administrativa de la Alcaldía, de donde depende jerárquicamente el área de contratación y revisión jurídica. Así se lograría mitigar los riesgos, re procesos y contravenciones en contra de la Administración municipal.

- Minuta

En los procesos de auditoria interna se manifiesta de manera constante que tanto la minuta como otros documentos no son cargados a los sistemas de información en los tiempos establecidos y que en el caso de la minuta que es el principal documento que protocoliza junto con el acta de inicio la prestación del servicio estos son cargados no solo extemporáneamente sino sin firmas de las partes, potenciando los riesgos administrativos y contravencionales. Se refiere mayor control no solo de la Secretaría de Gestión Administrativa sino también del Supervisor del contrato.

- Póliza

Este documento expedido por una compañía aseguradora, brinda las garantías de cobertura frente a un eventual siniestro contractual, como por ejemplo el incumpliendo de las actividades contractuales. Se debe tener mayor rigurosidad en su constitución a favor del municipio y su respectiva aprobación por el área jurídica, además de establecer los periodos y montos de cobertura del amparo.

- SECOP

Este Sistema Electrónico de Contratación Pública, se ha venido convirtiendo en una plataforma trasnacional de obligatoria observancia para el sector público como herramienta de lucha contra la corrupción y el fomento a la pluralidad de oferentes ente otras ventajas, también en esto se evidencia anotaciones en los informes de la oficina de Control Interno, que los documentos no son subidos a la plataforma en los tiempos establecidos

para ello por el marco normativo. Se denota la necesidad plausible de acatar las recomendaciones de la oficina de Control Interno a fin de evitar medidas administrativas de los entes de control.

- Designación supervisor

En el proceso contractual se evidencia fallas consistentes en el ordenamiento de la documentación del contrato de prestación de servicios de transporte para el programa, por lo cual se requiere de manera tajante fortalecer los programas de re inducción del personal inherente al proceso documental y de supervisión.

- Acta de inicio

El acta de inicio protocoliza de manera oficial la ejecución del objeto contractual, similares debilidades halladas y por ser de la misma naturaleza de la gestión documental se hace necesario implementar programas de re-inducción y archivo y respectivas sanciones de ser el caso.

- Ruta Critica

Para todos los procesos de la gestión documental del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL, se debe establecer una ruta crítica que permita dar atención a aquellas situaciones no descritas en esta propuesta que por alguna razón no hayan sido consideradas o que surjan de la dinámica misma del proceso pre y contractual.

BASE DE DATOS

- Formulario digital

La recolección de la información demográfica y vocacional y otras variables identificadas en el capítulo 3.5 Variables e indicadores, permiten dar alcance al objetivo específico 6 de este estudio, a fin de desarrollar estrategias de atención integral a grupos de interés en condiciones de vulnerabilidad social o identificación de oportunidades de emprendimiento.

- Difusión

Desarrollar estrategias de incentivo a la educación superior a través de charlas a jóvenes de los diferentes planteles educativos de La Virginia de los grados 11 y media vocacional, a fin de fomentar en esta población el interés por acceder a la educación superior en el área metropolitana centro occidente.

- Verificación elegibles

En la medida que se presenten modificaciones al formulario en línea creado para la inscripción de beneficiarios del programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL, un funcionario de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad hará la verificación de la documentación aportada por el postulante (certificado de estudios vigente, certificación puntaje SISBEN, Recibo de servicios públicos y documento de identidad) y lo marcará en el archivo como habilitado para el subsidio y se le comunicará al interesado

por correo electrónico para que inicie los trámites para la obtención del beneficio, descrito en las figura N° 17, 18 y 19 de este estudio.

- Tratamiento NO elegibles

De ser subsanable alguno de los documentos aportados o no aportados por el postulante, se le comunicará vía e-mail acerca de la inconsistencia para que enmiende la inconsistencia, de no ser subsanable, también se le comunicará vía e-mail la decisión motivada para la no inclusión en la lista de beneficiarios del programa; decisión que puede ser apelada y se seguirá lo establecido en el proyecto de acuerdo que se tramite en el Concejo Municipal como actualización del acuerdo 029 de 2002.

- Entrega manual del usuario

Al usuario antes de hacer uso del beneficio del programa y del sistema de transporte le será entregado un instructivo para el trámite del beneficio ante la Alcaldía y la forma de uso en el sistema de transporte, de igual manera recibirá copia vía magnética de la guía del usuario del sistema, esta última proporcionada por el contratista.

- Asignación tarjeta

Al usuario se le hará entrega por una única vez una tarjeta multi viaje que puede ser usada en todo el sistema MEGABUS, la reposición estará a cargo del beneficiario y bajo las condiciones del contratista. Con esta desaparecen los riesgos de los hallazgos enunciados en los informes de las auditorias de la oficina de

Control Interno y de las entidades de control. De igual manera permite conocer en tiempo real los hábitos de uso de los beneficiarios del programa (Horarios, frecuencias, estaciones, y procedencia)

- Asignación subsidio

La base de datos permite en tiempo real identificar la cantidad de pasajes entregados a cada usuario, como así mismo los periodos y elaborar indicadores de medida de eficacia del subsidio, entre otros.

- Ruta critica

Para todos los procesos de la gestión operativa del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL, se debe establecer una ruta crítica que permita dar atención a aquellas situaciones no descritas en esta propuesta que por alguna razón no hayan sido consideradas o que surjan de la dinámica misma del proceso pre y contractual.

SUPERVISION

- Delegación de supervisión

La delegación de funciones de supervisión del ordenador del gasto (el Alcalde) se hace sobre un funcionario cuya vinculación a la administración municipal es por nombramiento, pero esta debe considerar que las competencias de dicho funcionario no ponga en riesgo la operatividad del

programa por negligencia y a su vez su dinamismo permita mitigar los riesgos de hallazgos antes descritos en los informes de Auditoria para lo cual cuenta a la mano con el manual de contratación de la administración municipal, que es una excelente fuente de consulta para la administración de lo público.

- Acta de inicio

Elaborar acta de inicio al momento de perfeccionamiento del contrato, para dar inicio a la ejecución de la asignación de los pasajes según se retroalimente la base de datos por parte de los usuarios.

- Revisión informes

Se deben recibir informes donde al menos conste número de pasajes cargados a los seriales de las tarjetas asignadas a cada usuario, relación de la ejecución de las actividades pactadas con porcentaje de cumplimiento de los indicadores que se establezcan para determinar el progreso del objeto contractual, reporte de novedades y plan de contingencia llevado a cabo para subsanar las novedades, lo anterior debe ser en formatos oficiales autorizados por la Oficina de Control Interno de la Alcaldía.

- Actas de pago

Las actas de pago deben relacionar básicamente los datos del contratista, y del contrato objeto de pago, establecer el respectivo

desembolso de acuerdo al porcentaje de actividades pactadas y ejecutadas y de acuerdo al cronograma de actividades.

- Pilares de COBERTURA

Con el propósito de garantizar la estabilidad del programa en el tiempo, mejorando las condiciones de servicio para el usuario y las demás bondades, el supervisor debe observar con eficacia los pilares expuestos en la figura N° 16.

- Acta de liquidación

El supervisor debe observar el cumplimiento de este documento que denota los aspectos más relevantes de la ejecución contractual y da por terminada de manera formal, bilateral o unilateral todo pendiente del objeto contratado.

- SIA OBSERVA

Observar con eficiencia que cada uno de los documentos del objeto contractual sean cargados a la plataforma WEB, dando a las entidades de control fiscal y a la Alcaldía, una herramienta de captura de información contractual y presupuestal para la toma de decisiones oportuna y con carácter preventivo en la ejecución contractual del programa de subsidio.

EVALUACION

- Análisis de datos

El programa debe ser constantemente monitoreado desde la supervisión, la comunidad, la oficina de Control Interno y las entidades de control, de tal manera que el procesamiento de datos de elementos de juicio para determinar acciones preventivas y correctivas para el otorgamiento del subsidio.

- Informes

Preparar los informes para ser presentados al Consejo de Gobierno, Concejo Municipal cuando lo estime pertinente al igual que a los organismos de control.

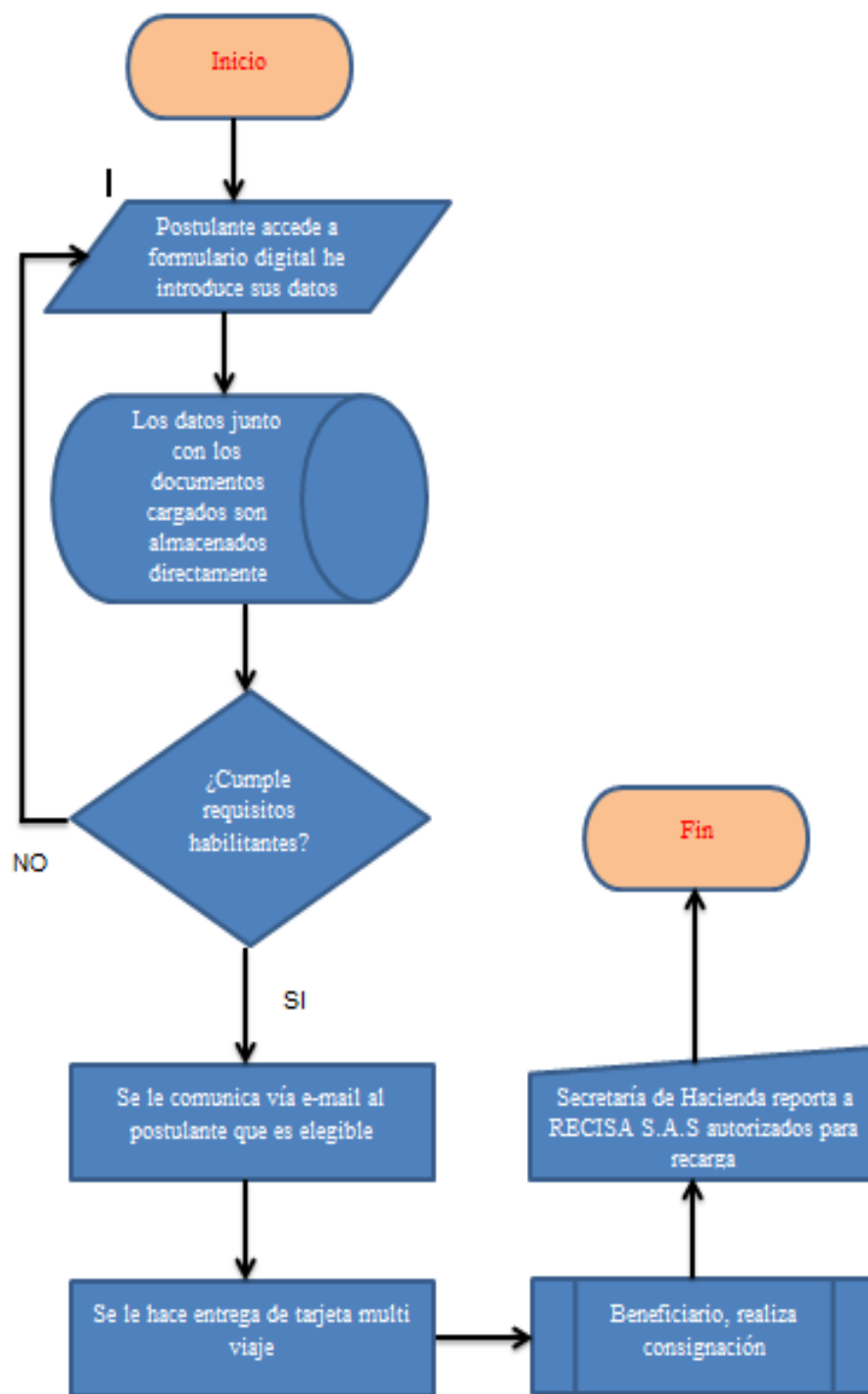


Figura 24: Flujo grama postulante programa subsidio de transporte Alcaldía La Virginia

Fuente: elaboración propia.

En la figura N° 24 observamos el flujo grama que debería realizar un postulante del programa de subsidio de transporte de la Alcaldía de La Virginia para la obtención de los beneficios.

RECOMENDACIONES GENERALES:

Filtrar de la base de datos generada aquella población en condiciones de vulnerabilidad social para que sean atendidos con diferentes programas de la Administración municipal, de tal manera que se garantice las condiciones mínimas de permanencia en los programas de formación profesional y de capacitación para el trabajo.

Cambiar de prestador del servicio de transporte en razón a que los costos incurridos por parte de la Alcaldía de La Virginia, con el mismo operador no habían logrado en su etapa de renegociación de las condiciones para la prestación del servicio mejorar las tarifas para la adquisición de los pasajes. Dichos costos eran por un lado de \$120 de “administración” por cada ticket entregado a un beneficiario, que para la suma total del contrato dicho costo se elevaba a \$3.990.600, por otro lado al sumar el anterior sobrecosto a la tarifa del servicio prestado, el costo de adquisición de cada pasaje era más elevado al precio del mercado. Sobrecosto que debía ser asumido por la Alcaldía de La Virginia.

Dar cumplimiento a los principios de austeridad en el gasto público y de la participación pluralista de oferentes para la prestación del servicio de transporte; a partir del año 2016 cuando entró en operación una línea de servicio de transporte metropolitano adicional, ya no se estaban cumpliendo, por lo que era imprescindible cambiar de operador del servicio, que además frente a las condiciones del nuevo prestador de servicio está muy limitado en razón a que el sistema MEGABUS tiene cobertura metropolitana La Virginia, Pereira y Dosquebradas sin necesidad de incurrir en la adquisición pasajes adicionales como si ocurría con el anterior operador.

Incentivar el uso de las TIC's por parte de los beneficiarios del programa a través de la inscripción de datos para la obtención del subsidio usando formularios digitales, que proporcionan información de caracterización de la población atendida y en tiempo real

Realizar auditorías de la oficina de control Interno a fin de verificar cumplimiento de planes de mejoramiento con Contraloría Departamental.

Dar cumplimiento a las acciones pactadas en los planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría Departamental de Risaralda con el propósito de mostrar diligencia administrativa y transparencia en el uso adecuado y eficiente de los recursos públicos, evitando así sanciones de tipos pecuniarias y disciplinarias para los encargados del programa y del Alcalde municipal. Para esto la nueva versión del programa dará varias de las herramientas que garantizan mitigar los efectos adversos que suscitaron en hallazgos de tipo administrativo y fiscal por parte del ente de control en sus informes de control fiscal que son objeto las entidades territoriales.

Dar curso en las sesiones del Concejo Municipal, a la implementación de un proyecto de acuerdo que actualice el n.º 029 del 2002, y lo constituya como política pública para el aseguramiento del acceso a la población a esta herramienta de fomento de acceso a la educación superior de y de formación para el trabajo, reglando de manera asertiva entre otros aspectos, el procedimiento de acceso a los beneficios del programa.

Capítulo VI: conclusiones y recomendaciones

El programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL creado mediante acuerdo municipal 029 del 2002, ha sido reestructurado mejorando sus alcances, pues ahora no solo se subsidia a beneficiarios que adelantan programas de educación en los niveles de técnico, tecnológico, profesional y de formación para el trabajo en el municipio de Pereira, sino que además se amplió el beneficio a personas que se desplazan al municipio industrial de Dosquebradas. Un total de 30 nuevos usuarios del programa que equivale al 10,0% en su etapa de implementación.

EL nuevo sistema de transporte implementado para la ejecución del programa permite pasar de acercar a los beneficiarios del programa de 6 instituciones de formación a 26 de ellas, mejorando las condiciones de seguridad y tiempo de traslado de los beneficiarios desde las líneas de transporte y hacia sus centros de formación educativa y viceversa.

Gracias a la incitativa de TECNOACADEMIA del SENA Dosquebradas y con articulación de este programa, se benefician hasta 40 niños de los grados 8 y 9 de la institución educativa Alfonso López Pumarejo para que interactuaran en espacios modernos con los que cuenta esta sede del SENA en Dosquebradas y su capacidad cognitiva se potencializara aún más, igualmente de la institución educativa Nuestra señora de La Presentación hay un grupo de 7 inscritos que articulan su educación media vocacional con la CIAF que también se benefician de estos subsidios, lo que infiere un mejoramiento de la calidad de la educación a nivel media vocacional y de interacción con programas de semilleros de investigación.

Se amplía la cobertura del programa de subsidios al pasar de 186 beneficiarios en el año 2016 a 300 en el 2017, es decir un incremento del 38,00%, faltando aun incrementar hasta 100 nuevos usuarios para dar cumplimiento a la meta del Plan de Desarrollo del periodo 2016-2019.

En periodos lectivos de los años 2016 y anteriores, el programa atendía solo 7 u 8 meses promedio, ahora se atiende hasta los 11 meses que duran los periodos lectivos de los distintos centros de educación con sede en los municipios de Pereira y Dosquebradas, es decir se amplía el periodo de atención hasta el 100%.

En varias ocasiones durante los años 2016 y anteriores, a los estudiantes solo se les daba un máximo de 25 tiquetes (antigua versión del programa), que les alcanzaba para solo 15 días de transporte, ahora lo llamamos pasajes y damos 50 dando cobertura al 100% de los días escolares incluyendo hasta sábados.

Los costos de adquisición de pasajes para el beneficiario (50%, de beneficio) del programa pese al incremento de las tarifas de transporte urbano para el año 2018, no sufrieron ningún tipo de incremento, y siguieron siendo adquiridos por \$900 pesos cada pasaje, costo que se sostiene desde el año 2015.

Con la implementación del sistema de inscripción y atención virtual, se mejoró las condiciones de trámites para la adjudicación periódica de los subsidios a cada beneficiario.

Se redujo en 100% los costos de administración de los pasajes, que hasta el año 2016 le costaban a la Entidad Territorial \$120 por cada tiquete lo que equivalía a \$3.000 por cada beneficiario y un subtotal periódico de \$558.000 y en total por cada contrato de prestación de servicios un costo aproximado a los \$3.990.600, costo con el cual se podría estar atendiendo hasta 86 nuevos usuarios.

La implementación del nuevo programa, permitió también la entidad territorial adquirir una bolsa de pasajes con un descuento preferencial en la tarifa del 27%, en comparación con el anterior prestador del servicio.

Se fomentó el uso de las TIC's por parte de los beneficiarios del programa, toda vez que el proceso para la radicación de documentos habilitantes para la obtención del subsidio se podrían hacer en línea, con todos los beneficios que esto conlleva y no como se hacía tradicionalmente hasta el año 2016 que eran inscripciones manuales con documentos en físico y largas esperas. Esto obedeciendo a la connotación reciente que La Virginia Risaralda, gracias a su gestión para la consecución de 8 zonas wifi, se posicionara como uno de los territorios con mayor cobertura de internet gratuito del País, [Fuente: David Luna, Ministro de las TIC's, en su visita a La Virginia en Diciembre de 2016]

Lo anterior permite tener en tiempo real información detallada acerca de los beneficiarios del programa, como centro de formación, genero, tipo de población, barrio, condiciones de discapacidad, tipo de formación, grado de avance de la formación y especialidad, etc. Información esta, estratégica para la toma de decisiones en otras dependencias.

Se recomienda mejorar la frecuencia del alimentador en el intercambiador de Cuba, toda vez que las esperas para un usuario llegan hasta los 90 minutos cuando hay sobredemanda del servicio.

Se recomienda en las condiciones de servicio establecer claramente que los alimentadores hagan paradas en la Universidad libre, toda vez que durante la implementación del mismo, se evidenció constantes falencias para los usuarios que asisten a esta Institución Educativa,

reportando que los conductores no hacían la parada en ninguno de los dos trayectos La Virginia-Cuba-La Virginia, desestimulando esta condición el uso del sistema por parte de estos usuarios.

Se recomienda que la ruta 27 que cubre el trayecto La Virginia-Cuba, se extienda La Virginia-UTP, para evitar los trasbordos de los beneficiarios del programa que en un 73,67% asisten a programas de formación en la UTP; dichos transbordos desestiman igualmente el uso frecuente del sistema y causa retrasos innecesarios en los trayectos de los beneficiarios.

Se recomienda a la entidad territorial adelantar un convenio con caja social para el recaudo de la contrapartida de los beneficiarios del programa (50%, del valor de cada pasaje), toda vez que dicha entidad financiera tiene sede en las mismas instalaciones de la Secretaría de Hacienda municipal, y paralelo a esto que dicha Secretaría sea quien asigne directamente los subsidios y no la secretaria de Competitividad, reduciendo esto tres tramites por parte de los beneficiarios para la obtención del subsidio.

La implementación del nuevo sistema generó traumatismos previsibles que han sido manejados a través del servicio al usuario de manera permanente a través de líneas de whatsapp, e-mail y atención personalizada.

El sistema implementado, permite atender de manera oportuna los alcances de los planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría Departamental, que se originaran por perdidas, hurtos y/o arqueos inconsistentes de los tiquetes entregados en la anterior versión del programa.

EL sistema es monitoreado por el operador de MEGABUS, la empresa RECISA S.A.S que entrega información en tiempo real, acerca de los hábitos del usuario de la tarjeta, lo cual permite evidenciar usos no coherentes con la filosofía del programa, estaciones de uso, horarios etc.

La implementación del sistema mejora las condiciones de seguridad de cada uno de los usuarios del subsidio, toda vez que las estaciones MEGABUS son infraestructura de transporte que entre otras cosas es permanentemente vigilada por sistemas de monitoreo, cámaras de seguridad tanto en estaciones como en los vehículos y la Policía Nacional, mitigando los riesgos de atracos y lesiones personales por hechos delictivos a los que se veían expuestos los beneficiarios con el anterior sistema.

Bibliografía

Área metropolitana Centro Occidente (AMCO) (2017a) Acuerdo n.º 007 del 19 de octubre de 2017. Recuperado de: <http://amco.gov.co/Archivos/Articulos/Documentos/00001896.pdf>

Área metropolitana Centro Occidente (AMCO) (2017b) Acuerdo n.º 008 del 19 de octubre de 2017. Recuperado de: <http://amco.gov.co/Archivos/Articulos/Documentos/00001895.pdf>

Anónimo, Autobus_Ficha1.pdf recuperado de <https://wiki.ead.pucv.cl>

Bogotá 1882-1951. *Revista de economía institucional*, 19(36), p. 203-229 Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/rei/v19n36/0124-5996-rei-19-36-00203.pdf>

Calduch, R.-Relaciones Internacionales. - Edit. Ediciones Ciencias Sociales. Madrid,1991.

Concejo municipal de Rionegro (s.f) [artículo en línea] *Acuerdo*. Concejo municipal de Rionegro. Recuperado de: <http://concejo.rionegro.gov.co/corporacion/acuerdos-y-proyectos-acuerdo>

Concejo Municipio La Virginia (Risaralda) (2002) *Acuerdo 029 de 2002: por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal 2002*.

Concejo Municipio La Virginia (Risaralda) (2013) *Acuerdo 020 de 2013*.

Concejo Municipio La Virginia (Risaralda) (2016) *Acuerdo 012 de 2016: por el cual se adopta el plan de desarrollo para el municipio de La Virginia 2016-2019*. Recuperado de:

http://lavirginiarisaralda.micolombiadigital.gov.co/sites/lavirginiarisaralda/content/files/000003/120_acuerdo-012-plan-de-desarrollo-final-pdf.pdf

Concejo Municipio La Virginia (Risaralda) (2017) *Acuerdo 005 de 2017: por el cual se establece la estructura de la administración y las funciones generales de sus dependencias del municipio de La Virginia Risaralda*. Recuperado de:

http://lavirginiarisaralda.micolombiadigital.gov.co/sites/lavirginiarisaralda/content/files/000086/4283_ac-005-feb-27-de-2017-estr-org-la-virginia.pdf

Constitución política de Colombia (1991) Gaceta Constitucional n.º 116 de 20 de julio de 1991.

Decreto n.º 115 (15 de enero de 1996) Diario Oficial de la República de Colombia. Bogotá

Departamento Nacional de Estadística (DANE) (2005) *Censo general 2005*. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/files/censos/libroCenso2005nacional.pdf>

Departamento Nacional de Planeación (DNP) (17 de febrero de 2016) [artículo en línea] *Qué es el Plan de Desarrollo*. Departamento Nacional de Planeación. Recuperado: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/paginas/qu-es-el-pnd.aspx>

La Virginia (Risaralda), Alcaldía municipal de (2016) *Plan de desarrollo 2016-2019 “Por La Virginia que todos queremos”*: documentos soportes del plan, diagnóstico, componente estratégico, plan plurianual de inversiones.

La Virginia (Risaralda), Alcaldía municipal de (2017a) *Informe de gestión 2017: Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad*. Recuperado de:
http://lavirginiarisaralda.micolombiadigital.gov.co/sites/lavirginiarisaralda/content/files/000045/2245_informe-de-gestion--2017--direccion-tic.pdf

La Virginia (Risaralda), Alcaldía municipal de (2017b) *Contrato de prestación de servicios suscrito entre el municipio de La Virginia y Líneas Pereiranas S.A LIPSA. Contrato n.º 312*. Recuperado de:
<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=17-12-7375830>

La Virginia (Risaralda), Alcaldía municipal de (2015) Informe de Auditoría Interna n.º 001 de 2015.

La Virginia (Risaralda), Alcaldía municipal de (2018) *Estudios y documentos previos: análisis de conveniencia y oportunidad*.

Ley n.º 80 (28 de octubre de 1993) Diario Oficial de la República de Colombia. Bogotá.

Ley n.º 115 (8 de febrero de 1994) Diario Oficial de la República de Colombia. Bogotá.

Ley n.º 1150 (16 de julio de 2007) Diario Oficial de la República de Colombia. Bogotá.

Ley n.º 1625 (29 de abril de 2013) Diario Oficial de la República de Colombia. Bogotá.

Méndez A. Carlos Eduardo. (2009) *Diseño y desarrollo del proceso de investigación con énfasis en ciencias empresariales*. México: Editorial LIMUSA S.A

Real Academia Española. (2017). Concejo. En Diccionario de la lengua española (23.a ed.). Recuperado de: <http://dle.rae.es/part/?id=Q5uxtDT>

Real Academia Española. (2017). Subsidio. En Diccionario de la lengua española (23.a ed.). Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=YZe7hh6>

Real Academia Española. (2017). Tarjeta. En Diccionario de la lengua española (23.a ed.). Recuperado de: <http://dle.rae.es/?id=ZCpqK8N>

Resico, M. F. (2013, junio). El papel del estado en la economía según la Economía Social de Mercado: casos y aplicaciones para Latinoamérica [en línea]. Presentado en Conferencia Internacional “Los desafíos económicos, políticos y sociales de América Latina contemporánea”. El Colegio de México; Konrad Adenauer Stiftung, México, D. F.

Marx, Prusia (1867). El capital

**Anexo A. Análisis crítico anteproyecto “Reestructuración del programa transporte
estudiantil de la Alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda)**

REESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA TRANSPORTE ESTUDIANTEL DE LA
ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA (RISARALDA)

ANÁLISIS CRÍTICO

Ing. ROBINSON GUILLERMO BOTERO CANO

Trabajo de investigación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

ESCUELA DE POSTGRADOS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

PEREIRA

2019

Introducción

El trabajo de grado REESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA TRANSPORTE ESTUDIANTEL DE LA ALCALDÍA DEL MUNICIPIO DE LA VIRGINIA (RISARALDA) del ingeniero Robinson Guillermo Botero Cano, estudiante de **MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA** de la Universidad Tecnológica de Pereira, fue seleccionado para esta crítica a razón de la importancia que representa para una población particular puesto que, impacta de manera directa en la población del municipio de La Virginia (Risaralda) que accede a educación superior en carreras técnicas, tecnológicas, profesionales y de formación para el trabajo, que a raíz de la poca oferta institucional de programas de estas características en el municipio, se ve en la necesidad de trasladarse diariamente a los municipios de Pereira y Dosquebradas para adelantar dichos estudios.

El autor concatena documentos como acuerdos municipales de creación del programa de subsidio para transporte estudiantil y de planes de desarrollo, así como estudios previos de contratación, para plantear una hipótesis que al final corrobora determinando que los costos del programa para subsidiar a la población estudiantil presenta sobre costos por encima de la oferta del mercado de servicio público de transporte, y logra plantear una estrategia que aumenta paulatinamente los indicadores de cobertura, en busca de atender una de las metas del plan de desarrollo del municipio de La Virginia para el periodo 2016-2019.

Resumen crítico

El autor plantea como principal argumento que el programa TRANSPORTE ESTUDIANTEL creado mediante acuerdo N° 029 del 2002 del concejo municipal de La Virginia Risaralda, presenta sobrecostos por encima del mercado metropolitano que imposibilitan el cumplimiento de la meta (1.3.1) del plan de desarrollo del municipio para el período 2016-2019. Esta hipótesis la aborda desde una descripción del mercado de prestadores de transporte de servicio público en el Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO) y con base a los estudios previos de los procesos de contratación en vigencias fiscales pasadas, donde se hace evidente un sobrecosto de los pasajes adquiridos por la administración municipal para colocar al servicio de la comunidad beneficiaria del programa. Sin embargo, no se esbozan los posibles impactos socioeconómicos que los sobrecostos pudieran causar.

El autor propone de manera análoga que, la reestructuración del programa de subsidio de transporte propone estrategias de optimización de recursos económicos para la administración municipal a la vez que sostiene los costos para los beneficiarios, y permite ampliar el tempo de atención del programa de 6 u 8 meses a 11 meses, correspondiendo al período lectivo de los tipos de entes educativos antes mencionados.

Igualmente, este incorpora con el sistema de subsidio de transporte propuesto, nuevos recorridos permitiendo llegar a más centros de educación superior; pasando de atender no sólo las personas vinculadas a programas de educación en el municipio de Pereira sino también aquellas que lo están en el municipio de Dosquebradas. Aquí se resalta el hecho de que uno de los principales indicadores que se reduce, es el referido a los costos de administración del

programa en un 100%, a su vez que se mejora el seguimiento al mismo gracias al cambio de tiquetes físicos por tarjetas magnéticas recargables.

El autor plantea que el programa fue diseñado en primera instancia para atender aproximadamente a 250 personas en el año 2002 y que a la fecha, transcurridos 15 años de operación, y con relación al plan de desarrollo del periodo 2016-2019 se plantea atender a 400 estudiantes, por lo que justifica la implementación de las estrategias de reestructuración del programa para fomentar el acceso a la educación superior y mitigar los efectos causados por la deserción escolar.

Cabe destacar igualmente que, las evidencias referenciadas por el autor en el trabajo de grado son totalmente confiables por tratarse de documentos públicos que gozan de total legalidad constitucional, lo que posibilita otorgarle al trabajo credibilidad objetiva y crítica frente a los asuntos tratados.

Análisis crítico

La parte argumentativa del trabajo de grado del autor me permite tomar una posición de favorabilidad con respecto a su propuesta toda vez que soy conocedor de la realidad y el contexto en el que fue desarrollado el tema de investigación. Sin embargo, la resistencia al cambio que genera todo tipo de implementación de nuevos sistemas y procesos pone en alto riesgo el alcance de los beneficios expuestos por el autor, por lo que de manera ineludible que en un futuro inmediato estos beneficios propuestos se cumplirán totalmente.

Las recomendaciones del autor son todas apropiadas a excepción de la disponibilidad de recursos, pues si bien es cierto que la reestructuración permite optimizarlas para ampliar cobertura en los aspectos allí señalados, también lo es que revisado el presupuesto de rentas y gastos de la vigencia fiscal 2018 de la alcaldía del municipio de La Virginia, no se evidencia que los mismos puedan cubrir la totalidad de la demanda, lo que permite inferir que el plan de desarrollo debe ser modificado en su meta 1.3.1 o le sean adicionados recursos económicos o una combinación de ambas decisiones. Igualmente, no se evidencia que haya una demanda de la totalidad de los cupos disponibles, que a su vez beneficia los alcances económicos del proyecto pero limita su potencial, por tanto es de cuestionarse si la demanda por parte de los beneficiarios realmente existe.

Finalmente, considero que las implicaciones de la reestructuración del programa de subsidio de transporte contienen las directrices del autor en beneficio de la comunidad que desarrolla programas de educación superior en los municipios de Pereira y Dosquebradas, impactando positivamente en las finanzas del municipio y en el estilo de vida de los beneficiarios.

Anexo A. Análisis crítico anteproyecto “Reestructuración del programa transporte estudiantil de la Alcaldía del municipio de La Virginia (Risaralda).

Anexo B. Instructivo pasajes RECISA-MEGABUS (Versión 3)



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1

SECRETARIA DE DESARROLLO ECONÓMICO
Y COMPETITIVIDAD



CIRCULAR INFORMATIVA

DE: SECRETARIA DE DESARROLLO ECONÓMICO Y COMPETITIVIDAD
PARA: BENEFICIARIOS PROGRAMA MÁS EDUCACIÓN PARA TODOS
SECRETARÍA DE HACIENDA, RECISA S.A.S, MEGABUS, CONTROL INTERNO,
SECRETARIAS DE DESPACHO
ASUNTO: VERSIÓN 3, INSTRUCTIVO PASAJES RECISA-MEGABUS
NOTA: RIGE A PARTIR DEL MIÉRCOLES 02 DE MAYO DE 2018.

Usuari@, a continuación encontrará los pasos que requiere llevar a cabo para acceder a los beneficios del programa MAS EDUCACION PARA TODOS del Alcalde JAVIER OCAMPO, en materia de subsidio de transporte Metropolitano, para las personas que desarrollan programas de formación técnica, tecnológica y universitaria o formación para el trabajo en centros de educación de los municipios de Pereira y Dosquebradas.

Lea con atención las siguientes instrucciones, en caso de presentarse dificultades en la prestación del servicio por favor reportar la novedad, por medio de correo electrónico a competitividad@lavirusinia-risaralda.gov.co o al whatsapp 3207978420.

En el caso infortunado que algún conductor o funcionario de MEGABUS, se niegue a prestar el servicio, por cualquier razón, tome nota de la fecha, hora y número de bus o placa del vehículo cuando aplique o cargo y nombre del funcionario de la estación de MEGABUS fecha y hora de la novedad y reporte la misma a los medios antes mencionados, para tomar los correctivos del caso.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO PARA LA ASIGNACIÓN DEL SUBSIDIO DE TRANSPORTE
METROPOLITANO.

PASO 1:

Consignar en el banco DAVIVIENDA (Ver imagen) el valor correspondiente a 25 pasajes (\$22.500) ó el valor correspondiente a 50 pasajes (\$45.000). **NOTA 1:** A pesar del incremento que tuvo el transporte público para el año 2018, la administración municipal de La Virginia, **NO INCREMENTO** el costo del pasaje, su valor sigue siendo el mismo del año pasado (2017) que es de (\$900) cada uno. **NOTA 2:** Solo se vende por mes un máximo de 50 pasajes por estudiante.



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
SECRETARIA DE DESARROLLO ECONOMICO
Y COMPETITIVIDAD



OBSERVACION N° 1: SI VA A ADQUIRIR 25 PASAJES, ESTA ES LA CONSIGNACION QUE DEBE EFECTUAR

MUNICIPIO DE LA VIRGINIA **241030527**

DA VIENDA **FORMATO DE CONVENIO EMPRESARIALES**

ESCRIBA EN ESTE ESPACIO LOS DATOS DEL ESTUDIANTE BENEFICIARIO DEL SUBSIDIO

OBSERVACION N° 2: SI VA A ADQUIRIR 50 PASAJES, ESTA ES LA CONSIGNACION QUE DEBE EFECTUAR

MUNICIPIO DE LA VIRGINIA **242040927**

DA VIENDA **FORMATO DE CONVENIO EMPRESARIALES**

ESCRIBA EN ESTE ESPACIO LOS DATOS DEL ESTUDIANTE BENEFICIARIO DEL SUBSIDIO

PASO 2:



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1

SECRETARIA DE DESARROLLO ECONOMICO
Y COMPETITIVIDAD



Llevar a la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, ubicada en el CECAM (Antiguo Hospital) del municipio el comprobante de consignación del banco DAVIVIENDA con el sello del cajero. **TENGA EN CUENTA:** La consignación podrá efectuarla en la sucursal del banco DAVIVIENDA en la Virginia, con las instrucciones antes graficadas, en formato de RECAUDO EMPRESARIAL y en los horarios establecidos por el banco DAVIVIENDA.

TENGA EN CUENTA: El horario para la atención de los beneficiarios o su representante será en los días hábiles de lunes a viernes de 8:00 am hasta las 12:00 m, los diez primeros días de cada mes.

TENGA EN CUENTA: Solo se atenderá para trámites del subsidio "MAS EDAUCUCION PARA TODOS" en las oficinas de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad, a los beneficiarios o su representante los primeros diez días de cada mes.

PASO 3:

Con la tarjeta MEGABUS asignada deberá presentarse a partir del mismo día después de realizado el paso 2, en la taquilla de la estación MEGABUS-CUBA para que le realicen la recarga.

Muchas gracias por permitirnos ser parte de una población más educada y profesional, con este subsidio buscamos mejores condiciones de vida para nuestros estudiantes. Cualquier queja o inconveniente no dude en comunicarse por los medios conocidos. **DISFRUTE EL VIAJE, LA VIRGINIA HACIA UNA POBLACION MÁS PROFESIONAL.**

**Anexo C. Informes de control Interno seguimiento programa tiquete estudiantil años
2009-2015**



44-A21FO-44
Informe de Auditorias



44-A21FO-44

Informe de Auditorias



44-A21FO-44

Informe de Auditorias



Informe de
Auditoria.doc



Informe de
Auditoria_1.doc



Informe de
Auditoria_2.doc



INFORME FINAL DE
AUDITORIA TIQUITES

Anexo D. Base de datos beneficiarios programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL.

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
2	C.C.	La Playa	Ora población	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	M	24		2 Profesional
3	C.C.	Tangarí	Ora población	UTP		5 Ingeniería en Mecatrónica	H	18		1 Profesional
4	C.C.	Alfonso López	Ora población	SENA		4 Téc. en Producción agropecuaria	M	18		1 Técnica
5	C.C.	Bayron Gaviria	Ora población	SENA		2 Téc. en Cocina Nat. e Ind.	M	41		1 Técnica
6	T.I	Expansión Norte	Ora población	C.I.A.F.		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	H	16		3 Técnica
7	C.C.	Pio XII Nuevo	Ora población	Ramington		1 Contaduría Pública	H	19		1 Profesional
8	C.C.	San Carlos	Ora población	SENA Desquembrado		1 Téc. en Soldadura de productos metálicos	M	20		2 Técnica
9	C.C.	La Magdalena	Ora población	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	M	18		1 Profesional
10	C.C.	Progreso	Víctimas	C.I.A.F.		1 Téc. en Programación de software	M	19		1 Técnica
11	C.C.	Buenos Aires	Víctimas	SENA		2 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	M	18		1 Tecnológica
12	T.I	Expansión Norte	Ora población	UTP		1 Admón. Ambiental	H	17		1 Profesional
13	T.I	Alfonso López	Ora población	FEDUCAR		3 Aux. en Enfermería	H	17		1 Técnica
14	C.C.	San Carlos	Ora población	UTP		3 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	18		1 Profesional
15	C.C.	La Magdalena	Ora población	CEDEINORTE		1 Téc. en Gestión Deportiva y Entrenamiento Físico	H	19		1 Técnica
16	C.C.	San Carlos	Afrocolombiano	SENA		2 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	18		2 Tecnológica
17	C.C.	La Playa	Ora población	UTP		1 Tecnol. en Atención psicológica	H	18		2 Tecnológica
18	C.C.	Obrero	Ora población	SENA Desquembrado		1 Téc. en Mant. electrónico e instrumental industrial	H	19		1 Técnica
19	C.C.	El Prado	Ora población	SENA		1 Téc. en Soldadura de productos metálicos	M	23		1 Técnica
20	C.C.	Ciprés	Cabeza de familia	UTP		6 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	22		1 Profesional
21	C.C.	Tangarí	Víctimas	SENA		2 Tecnol. en Negocios internacionales	M	18		1 Tecnológica
22	C.C.	Alfonso López	Ora población	UTP		2 Tecnol. Química	M	18		1 Tecnológica
23	C.C.	Pedro Pablo Bello	Red Unidos	UTP		8 Admón. Industrial	M	20		1 Profesional
24	C.C.	Progreso	Red Unidos	CEDEC		3 Aux. en Veterinaria y Zootecnia	M	18		1 Técnica
25	C.C.	Santa Fe	Afrocolombiano	UTP		2 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	19		1 Profesional
26	C.C.	Progreso	Ora población	UTP		4 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	19		1 Profesional
27	C.C.	Alfonso López	Ora población	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	H	21		1 Profesional
28	T.I	Tangarí	Ora población	C.I.A.F.		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	M	16		2 Técnica
29	T.I	Expansión Norte	Ora población	SENA Desquembrado		1 Tecnol. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de info.	H	17		1 Tecnológica
30	C.C.	Alfonso López	Ora población	UTP		4 Admón. Ambiental	H	20		2 Profesional
31	T.I	Progreso	Ora población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Tecnol. virtual	H	15		1 Formación para el trabajo
32	C.C.	Alfonso López	Ora población	SENA Desquembrado		1 Tecnol. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de info.	H	19		1 Tecnológica
33	T.I	San Antonio	Ora población	C.I.A.F.		5 Tecnol. en Gestión de empresas	H	17		1 Tecnológica
34	C.C.	Obrero	Víctimas	SENA		1 Tecnol. en Procesamiento de Alimentos	H	22		2 Tecnológica
35	C.C.	Pedro Pablo Bello	Ora población	UTP		1 Ingeniería de Sistemas y Computación	H	22		1 Profesional
36	T.I	San Carlos	Ora población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Robótica	H	14		3 Formación para el trabajo
37	C.C.	Luis Carlos Galán	Red Unidos	SENA		3 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	H	18		1 Tecnológica
38	C.C.	El Prado	Ex condición de discapacidad	Lipo departamental de discapacitados		1 Nebotón	M	18		1 Formación para el trabajo
39	C.C.	Bovar	Cabeza de familia	UTP		2 Ingeniería en Mecatrónica	H	33		3 Profesional
40	C.C.	América	Ora población	UTP		3 Lic. en Pedagogía Infantil	M	18		1 Profesional
41	C.C.	Bayron Gaviria	Ora población	Unilibre		3 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	21		1 Profesional
42	C.C.	Tangarí	Cabeza de familia	FEDUCAR		3 Aux. en Enfermería	M	18		2 Técnica
43	T.I	América	Ora población	Avos Andina		1 Enfermería	H	17		1 Profesional
44	C.C.	Pietropo	Ora población	UTP		1 Admón. Ambiental	H	21		1 Profesional
45	C.C.	Obrero	Ora población	SENA Desquembrado		1 Téc. en Mant. electrónico e instrumental industrial	H	19		1 Técnica
46	C.C.	Tangarí	Víctimas	CIDCA		1 Téc. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de inf.	H	20		1 Técnica
47	T.I	Gonlaves	Víctimas	SENA		1 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	H	17		1 Tecnológica
48	C.C.	Porto Bello	Víctimas	UTP		5 Química Industrial	H	20		1 Profesional
49	C.C.	Bailillas	Ora población	UTP		10 Lic. en Español y Literatura	M	22		1 Profesional
50	C.C.	San Carlos	Víctimas	UTP		10 Ingeniería Eléctrica	M	22		1 Profesional

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
51	C.C	Pio XII Nuevo	Víctimas	SENA		1 Tecnol. en Gestión Administrativa	M	20		1 Tecnológica
52	C.C	San Carlos	Otra población	Romington		9 Admón. de Negocios Internacionales	M	24		1 Profesional
53	C.C	San Carlos Galán	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión Logística	M	22		1 Tecnológica
54	T.I	San Carlos	Otra población	UTP		1 Ingeniería en Procesos Sostenible de la Madera	M	16		1 Profesional
55	C.C	La Milagrosa	Otra población	UTP		3 Lic. en Español y Literatura	H	23		1 Profesional
56	T.I	Boyron Gaviria	Otra población	C.I.A.F		3 Tec. en Contabilidad y Finanzas	H	16		2 Técnica
57	C.C	Pedro Pablo Bullo	Otra población	UTP		9 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	23		1 Profesional
58	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de info.	H	19		1 Tecnológica
59	T.I	Libertadores	Otra población	Comfamiliar		3 Admón. en Contabilidad y Finanzas	H	17		2 Profesional
60	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA Desquibradas		3 Tecnol. en Producción audiovisual	H	19		1 Tecnológica
61	C.C	San Fernando	Víctimas	SENA Desquibradas		1 Tec. en Mecanizado de Productos Metalmecánicos	H	19		1 Técnica
62	T.I	Pedro Pablo Bullo	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Diseño de Productos Industriales	M	17		1 Tecnológica
63	C.C	El Prado	Otra población	SENA		1 Tec. en Cosmetología y Estética Integral	M	19		1 Técnica
64	C.C	La Milagrosa	Cabeza de familia	UTP		9 Admón. Industrial	H	21		1 Profesional
65	T.I	La Milagrosa	Cabeza de familia	UTP		1 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	H	17		1 Profesional
66	T.I	Pio XII Nuevo	Otra población	INEC		1 Aux. en Servicios Farmacéuticos	H	17		1 Técnica
67	T.I	Buenos Aires	Otra población	Instituto Técnico de Bulles		1 Tec. en Corte de caballo	M	16		1 Técnica
68	C.C	Libertadores	Otra población	UTP		3 Ciencias del Deporte y la recreación	M	24		2 Profesional
69	C.C	Balizales	Otra población	SENA		3 Tecnol. en Control de Calidad de Alimentos	M	18		2 Tecnológica
70	C.C	La Playa	Otra población	UTP		1 Lic. en Etnoeducación	M	18		1 Profesional
71	C.C	Buenos Aires	Otra población	UTP		8 Ingeniería Física	M	22		1 Profesional
72	C.C	Boyron Gaviria	Otra población	UTP		5 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	M	21		1 Profesional
73	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		6 Tecnol. Industrial	M	20		1 Tecnológica
74	C.C	Balizales	Otra población	SENA		3 Tec. en Sistemas de gestión ambiental	M	18		2 Técnica
75	T.I	La Milagrosa	Otra población	Area Andina		1 Terapia Respiratoria	M	17		2 Profesional
76	C.C	La Milagrosa	Otra población	UTP		6 Ciencias del Deporte y la recreación	M	20		1 Profesional
77	C.C	Tanguití	Otra población	SENA		4 Tecnol. en Comunicación Comercial	M	18		1 Tecnológica
78	C.C	Ciprés	Otra población	UTP		12 Medicina	H	23		3 Profesional
79	C.C	La Magdalena	Otra población	UTP		5 Tecnol. Industrial	H	18		1 Tecnológica
80	C.C	Pedro Pablo Bullo	Otra población	UTP		7 Ingeniería Eléctrica	H	21		1 Profesional
81	C.C	Libertadores	Víctimas	UTP		6 Ingeniería Mecánica	H	23		1 Profesional
82	C.C	La Milagrosa	Otra población	UTP		3 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	18		1 Profesional
83	T.I	San Carlos	Otra población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Tecnol. informática	H	13		1 Formación para el trabajo
84	C.C	Tanguití	Otra población	UTP		9 Admón. Ambiental	H	21		1 Profesional
85	C.C	Progreso	Otra población	SENA		2 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	M	21		1 Tecnológica
86	T.I	San Antonio	Otra población	C.I.A.F		3 Admón. Financiera	M	15		1 Profesional
87	C.C	Ciprés	Víctimas	INEC		2 Tec. de Atención Prescolar	M	25		1 Técnica
88	C.C	Tanguití	Otra población	UTP		8 Ingeniería Industrial	M	24		1 Profesional
89	T.I	Alfonso López	Otra población	Comfamiliar		3 Admón. en Contabilidad y Finanzas	H	15		1 Profesional
90	C.C	Sigfrido Zúñiga	Otra población	UTP		3 Admón. Ambiental	H	18		1 Profesional
91	C.C	Pedro Pablo Bullo	Víctimas	UTP		6 Tecnol. Eléctrica	H	22		1 Tecnológica
92	C.C	Tanguití	Otra población	UTP		7 Admón. Ambiental	H	21		1 Profesional
93	T.I	Boyron Gaviria	Víctimas	UTP		2 Tecnol. Mecánica	H	17		1 Tecnológica
94	C.C	Pedro Pablo Bullo	Víctimas	UTP		3 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	H	20		1 Profesional
95	C.C	Puerto	Otra población	UTP		3 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	18		1 Profesional
96	C.C	Pedro Pablo Bullo	Otra población	UTP		7 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	22		1 Profesional
97	C.C	Pedro Pablo Bullo	Atrocolombiano	UTP		5 Ciencias del Deporte y la recreación	H	21		1 Profesional
98	C.C	Libertadores	Otra población	UTP		5 Admón. Ambiental	H	18		1 Profesional
99	C.C	Alfonso López	Desembarazada	UTP		1 Tecnol. Eléctrica	H	18		1 Tecnológica

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
100	C.C	La Magdalena	Desempeñada	Romington		1 Contraduría pública	M	28		1 Profesional
101	T.J	Milla Rica	Otra población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Tecnol. virtual	M	14		1 Formación para el trabajo
102	T.J	Ciprés	Otra población	C.I.A.F		5 Tecnol. en Gestión de empresas	M	17		1 Tecnológica
103	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA		2 Aux. en Enfermería	M	19		1 Técnica
104	C.C	Siete de enero	Cabeza de familia	Romington		9 Contraduría pública	M	26		1 Profesional
105	C.C	Ciprés	Otra población	Unimilitar		1 Admón. en Salud Ocupacional	M	19		1 Profesional
106	C.C	Progreso	Cabeza de familia	SENA		2 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	24		1 Tecnológica
107	C.C	Buenos Aires	Cabeza de familia	SENA		3 Téc. en Cosmetología y Estética Integral	H	27		1 Técnica
108	C.C	La Milagrosa	Atrocolombiano	SENA Dosquebradas		1 Téc. en Mant. de equipos de cómputo	M	19		1 Técnica
109	C.C	Bolívar	Otra población	SENA		1 Téc. en Mant. Mecatrónico aeronáutica	M	18		1 Técnica
110	T.J	Pio XII Nuevo	Otra población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Robótica	M	14		1 Formación para el trabajo
111	T.J	Porto Bullo	Otra población	C.I.A.F		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	H	16		1 Técnica
112	T.J	La Palma	Otra población	SENA Dosquebradas		2 Téc. en Mant. Mecatrónico aeronáutica	H	17		1 Técnica
113	T.J	Buenos Aires	Otra población	C.I.A.F		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	H	15		1 Técnica
114	C.C	La Magdalena	Otra población	UTP		4 Tecnol. Eléctrica	M	20		1 Tecnológica
115	C.C	Ricardo	Otra población	UTP		4 Ingeniería Eléctrica	H	19		1 Profesional
116	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		3 Óptica Industrial	M	19		2 Profesional
117	C.C	Buenos Aires	Otra población	UTP		3 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	18		1 Profesional
118	C.C	Expansión Norte	Otra población	SENA Dosquebradas		4 Tecnol. en Mant. electrónico e instrumental industrial	M	24		1 Tecnológica
119	C.C	Camallo	Rod Unidos	UTP		2 Tecnol. Mecánica	H	18		1 Tecnológica
120	C.C	Progreso	Atrocolombiano	C.I.A.F		1 Téc. en Seguridad ocupacional	H	20		1 Técnica
121	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	SENA		2 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	H	19		1 Tecnológica
122	C.C	Sua Antonio	Otra población	UTP		9 Admón. Ambiental	M	23		2 Profesional
123	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	UTP		9 Ingeniería Mecánica	M	19		1 Profesional
124	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	SENA		3 Tecnol. en Gestión Administrativa	M	20		1 Tecnológica
125	T.J	Buenos Aires	Otra población	C.I.A.F		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	M	15		2 Técnica
126	C.C	Ciprés	Otra población	UTP		4 Admón. Ambiental	M	19		1 Profesional
127	C.C	Ricardo	Otra población	UTP		2 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	19		1 Profesional
128	T.J	Bolívar	Otra población	UCP		3 Psicología	H	17		2 Profesional
129	C.C	Taquirite	Otra población	SENA		4 Tecnol. en Comunicación Comercial	H	18		1 Tecnológica
130	C.C	Luz Carlos Galán	Otra población	SENA		1 Téc. en Programación de software	H	18		1 Técnica
131	C.C	Pio XII Nuevo	Otra población	Politecnico Metropolitano		3 Téc. Investigación Judicial y Criminalística	H	22		2 Técnica
132	C.C	Pio XII Nuevo	Rod Unidos	SENA Dosquebradas		3 Tecnol. en Mant. mecánico industrial	H	20		1 Tecnológica
133	T.J	Alfonso López	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	H	17		1 Tecnológica
134	C.C	Buenos Aires	Otra población	UTP		8 Ingeniería Eléctrica	M	21		1 Profesional
135	C.C	La Milagrosa	Otra población	UTP		4 Tecnol. Química	M	21		1 Tecnológica
136	C.C	La Playa	Otra población	UTP		1 Ingeniería Industrial	M	20		2 Profesional
137	C.C	Siete de Enero	Otra población	INEC		1 Téc. en Atención Integral a la primera infancia	M	20		1 Técnica
138	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA		2 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	M	21		1 Tecnológica
139	C.C	Pedro Pablo Bullo	Otra población	UTP		2 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	20		1 Profesional
140	C.C	Buenos Aires	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de info.	H	18		1 Tecnológica
141	C.C	Bolívar	Otra población	SENA		4 Tecnol. en Gestión documental	H	20		1 Tecnológica
142	C.C	Taquirite	Rod Unidos	SENA		3 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	H	23		1 Tecnológica
143	T.J	Pedro Pablo Bullo	Rod Unidos	UTP		1 Lic. en Comunicación e Informático Edu.	H	16		1 Profesional
144	C.C	Expansión Norte	Cabeza de familia	UTP		5 Lic. en Música	H	21		1 Profesional
145	T.J	Taquirite	Otra población	SENA Dosquebradas		1 Téc. Mecánico de Maquinaria Industrial	H	17		1 Técnica
146	C.C	Libertadores	Víctimas	SENA		1 Tecnol. en Anál. y Desarrollo de Sistemas de info.	H	19		1 Tecnológica
147	T.J	Taquirite	Otra población	Área Andina		1 Comunicación Audiovisual y Digital	H	17		2 Profesional
148	C.C	Progreso	Cabeza de familia	SENA Dosquebradas		1 Téc. en Electr. Industrial	H	18		1 Técnica

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
149	TJ	San Carlos	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	H	17	17	1 Tecnológica
150	C.C	Expansión Norte	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Procesamiento de Alimentos	H	27	27	1 Tecnológica
151	TJ	Tangrife	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tecnol. en Análisis y desarrollo de sistemas de información	H	17	17	1 Tecnológica
152	C.C	Byron Gaviria	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	18	18	2 Tecnológica
153	C.C	Tangrife	Otra población	UTP		7 Ingeniería de Sistemas y Computación	H	30	30	1 Profesional
154	C.C	Balalliz	Otra población	UTP		4 Tecnol. en Atención prehospitalaria	H	30	30	1 Tecnológica
155	C.C	Balalliz	Otra población	Área Andina		3 Enfermería	H	18	18	1 Profesional
156	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		2 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	18	18	1 Profesional
157	C.C	Balalliz	Cabeza de familia	SENA		1 Tecnol. en Procesamiento de Alimentos	H	33	33	2 Tecnológica
158	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		10 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	H	24	24	2 Profesional
159	TJ	San Carlos	Otra población	TECNOACADEMIA		1 Mat. virtuales	H	13	13	1 Formación para el trabajo
160	C.C	Tangrife	Otra población	INEC		1 Aux. en Servicios Farmacéuticos	H	20	20	1 Técnica
161	C.C	Byron Gaviria	Víctimas	UTP		4 Tecnol. Mecánica	H	21	21	1 Tecnológica
162	C.C	Progreso	Afrocolombiano	SENA		3 Tec. en Mant. Mecánico Industrial	H	19	19	1 Técnica
163	C.C	Tangrife	Otra población	UTP		5 Tecnol. Industrial	H	19	19	2 Tecnológica
164	C.C	Libertadores	Otra población	UTP		3 Ingeniería Industrial	H	24	24	1 Profesional
165	TJ	Camalito	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tecnol. en Electr.	H	17	17	1 Tecnológica
166	C.C	El Eden	Otra población	UTP		3 Tecnol. Química	H	19	19	1 Tecnológica
167	C.C	Almendros	Otra población	UCC		2 Psicología	H	20	20	1 Profesional
168	TJ	San Fernando	Otra población	UTP		3 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	17	17	1 Profesional
169	TJ	Tangrife	Otra población	C.I.A.F		5 Admón. de Empresas	H	17	17	2 Profesional
170	TJ	Libertadores	Otra población	SENA		1 Tec. en Diseño e Integración de automatismos mecatrónicos	H	17	17	1 Técnica
171	C.C	Obrero	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tec. en Maquinaria Industrial	H	18	18	1 Técnica
172	C.C	La Magdalena	Otra población	ASV		1 Curso de idiomas	H	21	21	1 Formación para el trabajo
173	TJ	Tangrife	Cabeza de familia	SENA Desquebradas		1 Tec. en Producción multimedia	H	16	16	1 Técnica
174	TJ	Almendros	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tec. en Diseño e Integración de automatismos mecatrónicos	H	17	17	1 Técnica
175	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		9 Ingeniería de Sistemas y Computación	H	21	21	1 Profesional
176	TJ	Libertadores	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tec. en Diseño e Integración de automatismos mecatrónicos	M	17	17	1 Técnica
177	C.C	Balalliz	Otra población	SENA		2 Tecnol. en Mant. mecatrónico de vehículos	M	18	18	1 Tecnológica
178	C.C	Alfonso López	Cabeza de familia	SENA Desquebradas		1 Tec. en Soldadura de productos metálicos	M	33	33	1 Técnica
179	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		5 Tecnol. Química	M	19	19	1 Tecnológica
180	C.C	Tangrife	Demobilizada	UTP		5 Ingeniería Industrial	M	21	21	1 Profesional
181	TJ	La Playa	Otra población	SENA		1 Tec. Mecánico de Maquinaria Industrial	M	17	17	1 Técnica
182	C.C	Pedro Pablo Bello	Otra población	Área Andina		3 Instrumentación Quirúrgica	M	18	18	1 Formación para el trabajo
183	TJ	Luis Carlos Galán	Otra población	Unilire		1 Derecho	M	17	17	1 Profesional
184	TJ	El Prado	Otra población	UTP		1 Tecnol. Química	M	17	17	2 Tecnológica
185	C.C	La Playa	Otra población	UTP		7 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	23	23	1 Profesional
186	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		9 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	21	21	1 Profesional
187	C.C	Progreso	Otra población	C.I.A.F		5 Tecnol. en Gestión de empresas	M	18	18	1 Tecnológica
188	C.C	Expansión Norte	Víctimas	Comfamiliar		3 Admón. de Empresas	H	21	21	1 Profesional
189	TJ	Siete de Enero	Otra población	UTP		1 Fundamentos en Mat.	M	17	17	1 Formación para el trabajo
190	C.C	Pedro Pablo Bello	Otra población	UTP		10 Lic. en Pedagogía Infantil	M	23	23	1 Profesional
191	C.C	Puerto	Otra población	Área Andina		5 Optometría	M	20	20	1 Profesional
192	TJ	Pio XII Nuevo	Red Unidos	UTP		1 Tecnol. Química	M	17	17	1 Tecnológica
193	C.C	San Antonio	Otra población	UTP		3 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	18	18	1 Profesional
194	C.C	Progreso	Otra población	SENA		3 Tecnol. en Gestión Hotelera	M	19	19	1 Tecnológica
195	C.C	La Milagrosa	Red Unidos	SENA		2 Tecnol. en Gestión empresas agropecuarias	H	18	18	1 Tecnológica
196	TJ	Expansión Norte	Afrocolombiano	UTP		1 Ingeniería en Procesos Sostenible de la Madera	M	17	17	1 Profesional
197	TJ	Alfonso López	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	M	17	17	1 Tecnológica

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
198	C.C	Almadrós	Otra población	UTP		3 Lic. en Pedagogía Infantil	M	22	2	Profesional
199	C.C	Restrepo	Víctimas	SENA		1 Tecol. en Gestión Integrada de la calidad.	M	24	1	Tecnológica
200	C.C	Alfonso López	Otra población	C.I.A.F		9 Admón. de Empresas	M	21	1	Profesional
201	C.C	Libertadores	Otra población	UTP		6 Tecol. Mecánica	H	23	2	Tecnológica
202	T.I	Sigifredo Zúñiga	Otra población	Confamiliar		3 Admón. en Contabilidad y Finanzas	M	16	3	Profesional
203	C.C	La Playa	Otra población	Politécnico Superior Calatero		3 Tec. en Cocina Nat. e Intl.	M	18	2	Técnica
204	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		10 Admón. Ambiental	M	22	2	Profesional
205	C.C	Caimalito	Víctimas	SENA		2 Tecol. en Obras civiles	M	21	1	Tecnológica
206	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA Desquebradas		1 Tecol. en Producción audiovisual	M	24	1	Tecnológica
207	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		2 Tecol. Eléctrica	M	21	1	Tecnológica
208	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		5 Tecol. Industrial	M	18	1	Tecnológica
209	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		2 Clases del Deporte y la recreación	M	18	2	Profesional
210	T.I	La Milagrosa	Otra población	UTP		1 Ingeniería en Procesos Sostenible de la Mujer	M	17	3	Profesional
211	C.C	Bayron Gaviria	Cabeza de familia	SENA		1 Tecol. en Gestión Administrativa	M	20	1	Tecnológica
212	C.C	La Milagrosa	Otra población	C.I.A.F		5 Admón. de Empresas	M	18	1	Profesional
213	C.C	Progreso	Otra población	SENA		5 Tecol. en Registro de Fumacia	H	28	1	Tecnológica
214	T.I	Almadrós	Cabeza de familia	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	H	17	1	Profesional
215	C.C	Bucliz	Otra población	Área Andina		5 Enfermería	M	19	1	Profesional
216	C.C	Buenos Aires	Otra población	INEC		2 Aux. en Servicios Farmacéuticos	M	20	3	Técnica
217	C.C	Sieta de Enero	Cabeza de familia	UTP		2 Ingeniería Industrial	M	21	2	Profesional
218	C.C	Ponto Ballo	Otra población	UTP		3 Lic. en Español y Literatura	M	20	1	Profesional
219	C.C	Sieta de Enero	Otra población	UTP		5 Lic. en Artes Visuales	M	19	1	Profesional
220	C.C	La Milagrosa	Afrocolombiano	SENA		3 Tecol. en Gestión empresas agropecuarias	M	20	1	Tecnológica
221	C.C	Padro Pablo Ballo	Otra población	SENA		4 Tecol. en Gestión del talento humano	M	19	1	Tecnológica
222	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		6 Ingeniería Física	M	20	2	Profesional
223	T.I	Libertadores	Otra población	UTP		1 Fundamentos en Mat.	M	17	1	Formación para el trabajo
224	T.I	Expansión Norte	Víctimas	Confamiliar		3 Tec. en Contabilidad y Finanzas	M	16	1	Técnica
225	T.I	El Prado	Otra población	C.I.A.F		5 Tecol. en Gestión de empresas	M	17	1	Tecnológica
226	T.I	Almadrós	Otra población	UTP		4 Tecol. Industrial	M	17	1	Tecnológica
227	T.I	Expansión Norte	Otra población	ASW		1 Curso de idiomas	M	17	1	Formación para el trabajo
228	C.C	Bucliz	Otra población	Remington		1 Contraduría pública	H	19	2	Profesional
229	C.C	Almadrós	Otra población	FUNDETEC		2 Tec. en Atención integral a la primera infancia	M	22	2	Técnica
230	C.C	Padro Pablo Ballo	Otra población	SENA		1 Tecol. en Formulación de Proyectos	M	22	1	Tecnológica
231	C.C	Tangarife	Otra población	UTP		1 Premático	H	18	1	Formación para el trabajo
232	C.C	San Carlos	Otra población	UTP		1 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	M	18	1	Profesional
233	C.C	Tangarife	Otra población	UTP		4 Clases del Deporte y la recreación	M	19	1	Profesional
234	T.I	El Eden	Otra población	UTP		1 Lic. en Matemáticas y Física	H	17	1	Profesional
235	T.I	Progreso	Otra población	UTP		1 Tecol. Química	M	16	1	Tecnológica
236	C.C	El Prado	Otra población	UTP		3 Lic. en Pedagogía Infantil	H	24	2	Profesional
237	T.I	Bayron Gaviria	Otra población	SENA		1 Tecol. en Gestión de recursos naturales	M	17	1	Tecnológica
238	C.C	Tangarife	Otra población	Área Andina		7 Admón. de Empresas	M	19	1	Profesional
239	C.C	Expansión Norte	Víctimas	C.I.A.F		2 Tec. en Seguridad ocupacional	M	23	1	Técnica
240	C.C	La Playa	Cabeza de familia	Politécnico Superior Calatero		3 Tec. en Diseño gráfico	M	21	1	Técnica
241	C.C	La Magdalena	Víctimas	UTP		4 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	21	1	Profesional
242	C.C	Bucliz	Otra población	INEC		3 Aux. en Servicios Farmacéuticos	M	18	2	Técnica
243	C.C	Progreso	Red Unidos	UTP		10 Ingeniería Eléctrica	H	23	1	Profesional
244	C.C	El Eden	Otra población	UTP		5 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	19	1	Profesional
245	C.C	Bucliz	Cabeza de familia	Área Andina		6 Psicología	H	22	1	Profesional
246	T.I	Restrepo	Otra población	Unilire		1 Trabajo Social	H	17	1	Profesional

1	TIPO DE DOCUMENTO	BARRIO	TIPO DE POBLACIÓN	INSTITUCIÓN EDUCATIVA	SEMESTRE	PROGRAMA	GÉNERO	EDAD	NIVEL SISBEN	TIPO DE FORMACIÓN
247	C.C	Jardín	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión logística	M	22		1 Tecnológica
248	C.C	Tangarife	Otra población	UTP		10 Ingeniería Mecánica	M	27		1 Profesional
249	C.C	Alfonso López	Otra población	Romington		10 Contaduría pública	M	24		1 Profesional
250	C.C	América	Otra población	UTP		5 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	H	21		3 Profesional
251	C.C	El Prado	Otra población	SENA		2 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	18		1 Tecnológica
252	T.I	Balizales	Cabezas de familia	C.I.A.F		3 Téc. en Contabilidad y Finanzas	H	16		2 Técnica
253	C.C	Expansión Norte	Otra población	UTP		5 Ingeniería Industrial	H	18		1 Profesional
254	C.C	Siete de Enero	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	19		1 Tecnológica
255	C.C	Siete de Enero	Otra población	UTP		10 Admón. Ambiental	M	23		2 Profesional
256	C.C	Pedro Pablo Bello	Otra población	UTP		4 Ingeniería de Sistemas y Computación	M	20		1 Profesional
257	C.C	Balizales	Víctimas	UTP		2 Tecnol. Mecánica	H	18		1 Tecnológica
258	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	UTP		10 Lic. en Pedagogía Infantil	M	33		1 Profesional
259	T.I	Alfonso López	Otra población	ESCA		1 Aux. en Enfermería	M	17		1 Técnica
260	C.C	Balizales	Otra población	UTP		2 Lic. en Bilingüismo con énfasis en Inglés	M	18		1 Profesional
261	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		10 Lic. en Artes Visuales	M	23		1 Profesional
262	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	UTP		5 Tecnol. Eléctrica	M	23		2 Profesional
263	C.C	Progreso	Otra población	UTP		6 Ciencias del Deporte y la recreación	M	18		1 Tecnológica
264	C.C	Balizales	Otra población	UTP		2 Tecnol. Mecánica	M	18		1 Tecnológica
265	C.C	Buenos Aires	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión de mercado	H	19		1 Tecnológica
266	T.I	Caimalito	Afrocolombiano	SENA		2 Téc. en Asistencia Admva.	M	17		2 Técnica
267	C.C	Pedro Pablo Bello	Otra población	Unillere		6 Contaduría pública	M	24		1 Profesional
268	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA		1 Téc. en Conservación de recursos naturales	M	21		1 Técnica
269	T.I	Pedro Pablo Bello	Otra población	SENA Desquibradas		1 Tecnol. en Desarrollo gráfico de Proyectos de Arquitectura e Ingeniería	H	17		2 Tecnológica
270	T.I	Bayron Gaviria	Otra población	Colombo		2 Curso de idiomas	M	17		1 Formación para el trabajo
271	C.C	Expansión Norte	Otra población	Área Andino		6 Terapia Respiratoria	M	20		1 Profesional
272	C.C	Tangarife	Otra población	INEC		2 Aux. en Servicios Farmacéuticos	H	18		1 Técnica
273	C.C	Expansión Norte	Rod Unidos	UTP		2 Lic. en Español y Literatura	H	18		1 Profesional
274	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	UTP		3 Ingeniería Eléctrica	H	21		1 Profesional
275	C.C	La Playa	Otra población	Unillere		4 Derecho	H	21		1 Profesional
276	T.I	Pedro Pablo Bello	Otra población	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	H	17		2 Profesional
277	C.C	Tangarife	Otra población	UTP		5 Lic. en Música	H	20		1 Profesional
278	C.C	Pedro Pablo Bello	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Diseño e integración de automatismos mecánicos	M	18		1 Tecnológica
279	C.C	San Carlos	Víctimas	UTP		5 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	M	19		1 Profesional
280	C.C	Libertadores	Otra población	UTP		3 Lic. en Pedagogía Infantil	M	18		2 Profesional
281	C.C	La Magdalena	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión integradora de la Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud Ocupacional	M	18		1 Tecnológica
282	C.C	Caimalito	Otra población	UTP		1 Lic. en Pedagogía Infantil	H	22		1 Profesional
283	T.I	Pedro Pablo Bello	Otra población	UTP		1 Tecnol. Eléctrica	M	17		1 Tecnológica
284	T.I	San Carlos	Víctimas	SENA		1 Téc. en Logística Empresarial	M	17		1 Técnica
285	T.I	San Carlos	Otra población	SENA		1 Téc. en Mecánica de Maquinaria industrial	H	17		1 Técnica
286	C.C	Alfonso López	Otra población	SENA		1 Téc. en Mecánica de Maquinaria industrial	H	18		2 Técnica
287	C.C	El Prado	Otra población	SENA		3 Tecnol. en Gestión Administrativa	H	21		1 Tecnológica
288	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		1 Tecnol. en Gestión del turismo sostenible	M	19		1 Tecnológica
289	C.C	Sigifredo Zuleta	Otra población	UTP		4 Admón. Ambiental	M	25		1 Profesional
290	C.C	Rietrepto	Otra población	Confamiliar		5 Tecnol. en Gestión Comercial	H	20		1 Tecnológica
291	C.C	Balizales	Otra población	UTP		4 Ciencias del Deporte y la recreación	H	20		2 Profesional
292	C.C	San Carlos	Otra población	SENA		1 Tecnol. en Gestión de recursos naturales	H	18		2 Tecnológica
293	T.I	Pedro Pablo Bello	Afrocolombiano	UTP		1 Tecnol. Mecánica	H	17		1 Tecnológica
294	C.C	Bayron Gaviria	Otra población	SENA Desquibradas		1 Téc. en Diseño e integración de automatismos mecánicos	H	19		1 Técnica
295	C.C	Expansión Norte	Otra población	Confamiliar		5 Tecnol. en Gestión Comercial	H	19		1 Tecnológica
296	C.C	Alfonso López	Otra población	UTP		6 Admón. Ambiental	H	19		1 Profesional
297	T.I	San Carlos	Otra población	TECNOACADEMIA		1 Formación en Nanotecnología	M	14		2 Formación para el trabajo
298	T.I	Bayron Gaviria	Otra población	UANI		3 Ingeniería Civil	M	17		2 Profesional
299	C.C	Pedro Pablo Bello	Víctimas	SENA		1 Téc. en Soldadura de productos metálicos	H	26		1 Técnica
300	C.C	Balizales	Rod Unidos	UTP		6 Lic. en Pedagogía Infantil	H	25		1 Profesional
301	C.C	Tangarife	Desmilitarizada	UTP		6 Lic. en Comunicación e Informática Edu.	M	32		1 Profesional

Anexo E. Proyecto de acuerdo 029 de 2002. Por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal 2002.



MUNICIPIO DE LA VIRGINIA CONCEJO MUNICIPAL

ACUERDO No. 029 /2002

SESIONES EXTRAORDINARIAS DEL MES DE OCTUBRE DE
2002

**POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN FONDO ESPECIAL
DENTRO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS DEL MUNICIPIO DE
LA VIRGINIA PARA LA VIGENCIA FISCAL DE 2002.**

EL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE LA VIRGINIA RISARALDA, en
uso de sus atribuciones legales y .

ACUERDA:

ARTICULO PRIMERO: Créase un fondo especial de presupuesto sin personería jurídica, denominado FONDO PARA EL TRASPORTE ESTUDIANTIL, que tendrá carácter de FONDO-CUENTA, dependencia adscrita a la Secretaria de Desarrollo Social y Comunitario. El Fondo se denominará: "Fondo Cuenta", con cargo al cual se pagarán los gastos que genere el desarrollo del programa especial denominado "TRASPORTE ESTUDIANTIL".

La misión del Fondo será la de procurar la sostenibilidad y el acceso de la población de la Virginia. De estratos 1,2,3 a los programas de educación superior, técnica y no formal en instituciones debidamente legalizadas, que funcionen en la ciudad de Pereira, facilitándoles parte del transporte a los estudiantes previamente carnetizados.

ARTICULO SEGUNDO: Los recursos del fondo estarán constituidos por:

- La suma que el Municipio le apropiara inicialmente, con cargo al presupuesto de la actual vigencia, y las demás partidas que sean destinadas para su funcionamiento.
- Las sumas que la Nación, el Departamento, o otras instituciones le apropien
- Los recursos que capte por otros conceptos .

Alfonso G.



MUNICIPIO DE LA VIRGINIA

CONCEJO MUNICIPAL

ARTICULO CUARTO: Los recursos que se recauden por este concepto deben invertirse en:

- Gastos de Operación del Proyecto.
- Otros gastos: Por este rubro podrán imputarse todos los gastos imprevistos que se requieran para el normal funcionamiento del programa conforme a su misión institucional.

PARÁGRAFO. Tales recursos serán imputados al presupuesto de la actual vigencia fiscal, **CAPÍTULO 2.8 PROGRAMA 8000, ARTÍCULO 8.006.**

ARTICULO QUINTO: Para el manejo de los fondos que se recauden por concepto del programa deberá abrirse una cuenta especial de presupuesto con cargo a la cual se harán los gastos correspondientes al proyecto.

ARTICULO SEXTO: El manejo del Fondo estará regido por el Estatuto Orgánico de Presupuesto decreto 111 de 1996, en concordancia con el Código de Rentas del Municipio.

ARTICULO SEPTIMO: Los recursos del fondo son de destinación específica, por lo tanto no pueden ser aplicados a objeto distinto al señalado en el artículo cuarto de este Decreto.

ARTICULO OCTAVO: El manejo del Fondo estará a cargo de la Secretaría de Desarrollo Social y Comunitarios.

ARTICULO NOVENO: El Alcalde queda facultado para realizar todas las operaciones presupuestales y suscribir los actos necesarios para dar cumplimiento a este acuerdo.

ARTICULO DECIMO: El Presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación..

Dado en el recinto del Honorable Concejo Municipal a los Veinticinco días del mes de Octubre de Dos Mil Dos (25-10-02).


HUGO DE J. VÉLEZ ACEVEDO
Presidente del Concejo


YUDI TATIANA DÍAZ GÓMEZ
Secretaria Ejecutiva.



MUNICIPIO DE LA VIRGINIA

CONCEJO MUNICIPAL

2

EXPOSICION DE MOTIVOS

HONORABLES CONCEJALES:

Como bien saben, la población del Municipio no dispone de una oferta institucional de educación superior, técnica y no formal, que le permita adelantar sus estudios y capacitarse en la localidad, debiendo desplazarse hasta otras ciudades para desarrollar sus conocimientos y mejorar su nivel de vida.

Entre otros Municipios, la ciudad de Pereira, recoge el mayor número de estudiantes que adelantan estudios en instituciones como la Universidad Tecnológica, Libre, del Quindío, Andina, el Sena y otras instituciones de educación intermedia, tecnológica y no formal.

Se tiene registrada una población aproximada de 250 estudiantes que desarrollan sus actividades de capacitación y educación en la ciudad de Pereira, quienes deben diariamente costearse su transporte, situación que impacta la economía de familias de muy bajos ingresos, que pertenecen a estratos 1,2 y 3 de la población, presentándose amplia deserción en el intento de educarse por incapacidad de cubrir además de los costos educativos, también los de transporte.

Consciente de la necesidad de educar al pueblo para el deber, para la ciencia, para el arte, como la única forma real de ser libres, presento a Ustedes este proyecto de Acuerdo, mediante el cual se crea UN FONDO ESPECIAL DE PRESUPUESTO, para el manejo de los recursos asignados al programa. Tal fondo será un mecanismo ágil para la implementación y desarrollo del programa, realizando las actividades de conformidad con los principios que deben orientar la actividad de la administración relacionados con la economía, celeridad y eficacia entre otros, según lo dispuesto en el



MUNICIPIO DE LA VIRGINIA CONCEJO MUNICIPAL

2

artículo 209 de la Constitución Política en concordancia con el artículo 3° del C.C.A.

Para este efecto pretende hacerse uso de la figura consagrada en el artículo 30 del decreto 111 del 1.996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto), que permite crear fondos especiales de presupuesto con personería jurídica o sin ella, para la prestación de un servicio público específico, ello en concordancia con el artículo 27 de ley 225 de 1.995.

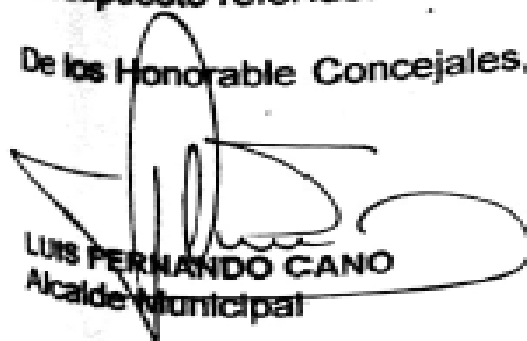
Creándose para este caso, un fondo especial, sin personería jurídica, cuyos ingresos estarían destinados única y exclusivamente a la ejecución del programa inscrito en el banco de proyectos de Planeación Municipal.

Por la naturaleza del programa, debe dársele autonomía al manejo de los ingresos, puesto que con cargo al fondo se pagarían todos los gastos que exija su normal funcionamiento.

El fondo – cuenta requiere de la apertura de una cuenta especial de presupuesto, desarrollando todas las funciones que son propias a su misión institucional, con cargo a los recursos que le son asignados para su operación.

Propongo por lo tanto a ustedes la creación del fondo especial de Presupuesto referido.

De los Honorable Concejales,



LUIS FERNANDO CANO
Alcalde Municipal

MUNICIPIO DE LA VIRGINIA RISARALDA
CONCEJO MUNICIPAL

**CERTIFICACIÓN DEL ACUERDO NUMERO 029
SESIONES EXTRAORDINARIAS DEL MES DE OCTUBRE
DE 2.002**

**LA SECRETARIA EJECUTIVA DEL HONORABLE
CONCEJO MUNICIPAL DE LA VIRGINIA RISARALDA**

CERTIFICA:

Que el presente Acuerdo fue presentado a consideración del Honorable Concejo Municipal, en las sesiones Extraordinarias del mes de Octubre del presente año, surtió dos (02) debates en fechas diferentes de acuerdo a lo de ley, así: primer debate Octubre 21 de 2.002 y segundo debate **afirmativo** en Octubre 25 de 2.002.


YUDI TATIANA DÍAZ GÓMEZ
Secretaria Ejecutiva.

"PRIMERO LA VIRGINIA"
Palacio Municipal, Cra 8 N°.5-35 Tel: 3682 200

Recibido hoy 29 de octubre de 2002, pasa al despacho del Alcalde Municipal para su sanción.

Isabel Cristina Jaramillo Torres
ISABEL CRISTINA JARAMILLO TORRES
Secretaria de Servicios Administrativos y Gobierno

**SANCIÓN AL ACUERDO NÚMERO 029 DE LAS SESIONES
EXTRAORDINARIAS DEL MES DE OCTUBRE DE 2002**

**"POR MEDIO DEL CUAL SE CREA UN FONDO ESPECIAL
DENTRO DEL PRESUPUESTO DE GASTOS DEL
MUNICIPIO DE LA VIRGINIA PARA LA VIGENCIA FISCAL
DE 2002".**


LUIS FERNANDO CANO
Alcalde Municipal

La Virginia Risaralda, 29 OCT 2002

Mónica R.

Anexo F. Proyecto de acuerdo modificador acuerdo N° 029 de 2002” por medio del cual se crea un fondo especial dentro del presupuesto de gastos del municipio de La Virginia para la vigencia fiscal de 2002



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
DESPACHO DEL ALCALDE



PROYECTO DE ACUERDO No _____ DE 2019

SESIONES ORDINARIAS DEL MES DE NOVIEMBRE DE 2019

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 029 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE SUBSIDIO DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL"

El Honorable Concejo Municipal de La Virginia, en uso de sus las atribuciones constitucionales de los Artículos 313, y 368 de la Constitución Política, legales del artículo 32 de la ley 136 de 1994, modificado por el artículo 18 de la ley 1551 de 2012, artículo 5.3 y 63.4 de la ley 142 de 1994, y en cumplimiento del artículo 2 del decreto 1013 de 2005

ACUERDA

Artículo 1°: MODIFIQUESE el artículo 1° del acuerdo 029 del año 2002.

Artículo 1°: Créese un fondo especial de presupuesto sin personería jurídica, denominado FONDO PARA EL TRANSPORTE ESTUDIANTIL, que tendrá carácter de FONDO CUENTA, adscrita a la Secretaría de DESARROLLO ECONOMICO Y COMPETITIVIDAD, con el cual se cubrirán los gastos que se genere en la reestructuración del programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL. Cuya función primordial del FONDO será garantizar la sostenibilidad y acceso de la población de La Virginia de los

*Carrera 8 No 5-35. PBX: (6) 3682 673 Fax: (6) 3684 543
Código Postal 662001
www.lavirginia-risaralda.gov.co*



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
DESPACHO DEL ALCALDE



estratos 1,2 y 3 a los servicios de transporte metropolitano contratado para fomentar el acceso a programas de educación superior, profesional, tecnológica, técnica y no formal y de formación para el trabajo con sede en los municipios de Pereira y Dosquebradas debidamente legalizadas, que previamente hayan surtido el proceso de inscripción y validación de requisitos mínimos para la asignación del subsidio de transporte por los medios dispuestos.

Artículo 2º: MODIFÍQUESE, Las nomenclaturas de los artículos CUARTO al DECIMO, por error de numeración así: Artículo CUARTO=TERCERO, Artículo QUINTO=CUARTO, Artículo SEXTO=QUINTO, Artículo SÉPTIMO=SEXTO, Artículo OCTAVO=SÉPTIMO, Artículo NOVENO=OCTAVO, Artículo DECIMO=NOVENO.

Artículo 3º: DERÓGUESE el párrafo único del artículo CUARTO del acuerdo 029 de 2002.

Artículo 4º: MODIFÍQUESE el artículo OCTAVO del acuerdo 029 de 2002. Así: El manejo del fondo estará a cargo de la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad.

Artículo 5º: ORDÉNESE a la Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad de la Alcaldía de La Virginia, desarrollar y socializar un instructivo de acceso los beneficios del programa para las personas que sean habilitados para la obtención de los beneficios del programa TRANSPORTE ESCOLAR, además de dirigir, desarrollar, implementar y evaluar las estrategias necesarias para fomentar el acceso y permanencia de la población susceptible de los beneficios en el programa TRANSPORTE ESCOLAR.



**ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
DESPACHO DEL ALCALDE**



ARTÍCULO 6°: El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación, y tiene efectos fiscales a partir del primero de enero de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Dado en el Concejo Municipal de La Virginia Risaralda, a los () días del mes de del año dos mil Diecinueve (2019).

JOSE FERNANDO MONCADA
Presidente Concejo

ELKIN MATEO TRUJILLO C.
Secretario General



ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
DESPACHO DEL ALCALDE



EXPOSICION DE MOTIVOS

La Virginia, Noviembre 6 de 2019

Señor
PRESIDENTE
Ciudad

La población de La Virginia (Risaralda) no posee una oferta institucional de educación superior, técnica, tecnológica o de formación para el trabajo; lo que crea en sus habitantes la necesidad de desplazarse hasta las ciudades de Pereira y Dosquebradas que por su connotación urbanística y demográfica si posee dicha oferta institucional en diferentes centros de educación como universidades, institutos y demás centros de capacitación y formación en competencias laborales. Sumado a esta situación, hay una demanda creciente de este tipo de formación dentro de la población estudiantil egresada de las instituciones educativas de La Virginia; En mayor medida, en aquella perteneciente a los estratos 1, 2 y 3 que tienen una capacidad económica subyugada que no les permite acceder a dicha formación, donde se destacan factores como el costo de transporte hacia las instituciones educativas y de formación para el trabajo con sede en las ciudades antes referidas; lo que ocasiona un riesgo potencial de deserción escolar y desestimulación para el mejoramiento de las condiciones de vida de esta población a través del acceso a la educación.



**ALCALDIA MUNICIPAL
LA VIRGINIA RISARALDA
NIT 891.480.027-1
DESPACHO DEL ALCALDE**



Ahora bien, el Concejo Municipal aprobó mediante acuerdo N° 029 del año 2002 la creación de un fondo especial cuyo propósito era la de procurar la sostenibilidad y el acceso de la población de La Virginia de los estratos 1,2 y 3 a los programas de educación superior, técnica y no formal en instituciones debidamente legalizadas que funcionen en la ciudad de Pereira, facilitándoles parte del transporte a los estudiantes previamente carnetizados.

Transcurridos ya 15 años de haber iniciado el programa TRANSPORTE ESTUDIANTIL mediante dicho acuerdo y con base a los Informes de auditoría de la oficina de control interno de La Virginia (Risaralda) y de la Contraloría Departamental de Risaralda donde se reflejan múltiples hallazgos que colocan en riesgo la operatividad, control y eficiencia de los recursos que involucra la ejecución del programa además de documentar robos e inconsistencias en los arqueos, que han demandado de la administración municipal la suscripción en repetidas ocasiones de planes de mejoramiento que afectan el ranking de eficiencia y transparencia (Alcaldía municipal de La Virginia, 2015), se hace necesario reestructurar el programa, sirviendo para el mismo fin creado en el año 2002, pero acorde a las realidades actuales tanto fiscales, como administrativas; buscando ser más eficiente su cobertura, sostenibilidad, administración y evaluación.

En razón de lo expuesto, pongo a consideración este proyecto de acuerdo que busca modificar el acuerdo 029 de 2002.

JAVIER ANTONIO OCAMPO LOPEZ
Alcalde municipal

DARWIN VERGARA
Secretario de Desarrollo Económico y
Competitividad

La Virginia, Noviembre 6 de 2019

Doctor
DARWIN VERGARA JARAMILLO
Secretario De Despacho
Secretaría de Desarrollo Económico y Competitividad

ASUNTO: Remisión Proyecto de acuerdo

REFERENCIA: "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 029 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DE SUBSIDIO DE TRANSPORTE ESTUDIANTIL"

Estimado secretario, a través de este radicado, es mi anhelo compartirle que de mi paso como jefe de la cartera que hoy usted representa a la altura, tuve la oportunidad de introducir cambios avalados por el señor Alcalde en el programa TRANSPORTE ESCOLAR creado mediante acuerdo 029 del año 2002 del Concejo Municipal. Lo anterior obedeciendo a la misión institucional de esa dependencia de generar mayores oportunidades de acceso a la educación superior y de formación para el trabajo de nuestros habitantes, coherente con la meta del plan desarrollo "Por la Virginia que todos queremos 2016-2019" que consiste en:

META 1.3.1 Garantizar hasta a 400 estudiantes por año con transporte estudiantil para la educación profesional, técnica, tecnológica y a la formación y capacitación para el trabajo.

Dicha labor fue usada como tema de investigación por este servidor para optar al título de Magister en Administración Económica y Financiera de la universidad Tecnológica de Pereira, la cual fue avalada por la directora de trabajo de grado de dicho programa de postgrados.

Con base a lo anterior y como parte de la propuesta de mejoramiento del programa se coincidió en la necesidad de abordar el tema de la referencia mediante el documento del asunto, que le adjunto a este radicado; de tal forma que el programa sea acorde a las realidades actuales tanto fiscales, como administrativas; buscando ser más eficiente su cobertura, sostenibilidad, administración y evaluación.

Lo anterior por su competencia en lo señalado en el artículo 104 de la ley 1333 de 1986.

Artículo 104°.- Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por los Concejales, por los alcaldes y sus secretarios, y, en los asuntos de su ramo, por los personeros, contralores y "tesoreros" municipales. Subrayado Tesorero suprimido Ley 53 de 1990

Agradezco el trámite que pueda darle a este proyecto, no sin antes ponerme a su disposición para las observaciones que puedan presentarse.

Atentamente.



Ing. Robinson Guillermo Botero Cano
robinsonbotero@gmail.com
Cel. 320 7978420